12/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Schmalspur-triebwagen



1



2



Die Windbergbahn in unseren Tagen

3



Weit über die Grenzen unseres Landes hinaus ist sie bekannt geworden: die Windbergbahn. Vor 130 Jahren eröffnet, zählt sie noch heute zu den reizvollsten „Gebirgsnaturbahnen" auf dem europäischen Kontinent. Zwischen dem heutigen Freital-Birkigt und Possendorf bezwang die Windbergbahn mit einer für damalige Verhältnisse einmalig geschickt ausgeführten Trasse einen Höhenunterschied von 140 m auf einer rund 13 Kilometer langen Strecke.
1907 wurde auf der ehemaligen Kohlebahn der öffentliche Reise- und Güterverkehr eröffnet. Lokomotiven der späteren BR 98^0 prägten jahrzehntelang mit den bekannten Windbergwagen das Bild auf dieser Gebirgsbahn. 1951 wurde zwischen Possendorf und Kleinnaundorf der Betrieb eingestellt. 1957 übernahmen Kraftomnibusse endgültig den Reiseverkehr auf der Windbergbahn. Heute besteht die Windbergbahn nur noch bis Dresden-Gittersee, dem früheren Obergittersee. Lokomotiven der Baureihe 106 bewältigen die teilweise sehr umfangreichen Leistungen im Güterverkehr. Seit 1980 steht die Strecke unter Denkmalschutz.

1 In Freital-Birkigt – unterhalb der Strecke Dresden–Tharandt – beginnt die Windbergbahn.

2 Als Leerfahrt rollen die beiden Lokomotiven in Richtung Freital-Birkigt, um weitere Kohlewagen zu holen.

3 Inzwischen unter Denkmalschutz gestellt, präsentiert sich das Bahnhofsgebäude von Dresden-Gittersee mit der einstigen Bezeichnung Obergittersee.

4 Ein aus Selbstentladewagen bestehender „Erzzug" in Freital-Birkigt.

Fotos: V. Emersleben, Berlin

4



modell eisenbahner

inhalt

12/86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Zum Titelbild
Die Windbergbahn im weißen Winterkleid! Mit diesem durchaus seltenen Thema stellte sich 1985 der Cottbuser Modellbahnfreund Hans-Joachim Bänsch auf der 8. Berliner Modellbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm vor. Seine mit vielen stimmungsvollen Motiven gestaltete H0-Heimanlage war damals einer der Publikumsmagnete. Als Abschluß des 86er Jahrganges möchten wir Ihnen mit dem Blick auf den Bahnhof Potschappel diese verschneite Modellbahnwelt etwas näherbringen und empfehlen Ihnen den Beitrag auf den Seiten 25ff.
Foto: H.-W. Pohl, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 219/86
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 19. 11. 1986
Geplante Auslieferung: 23. 12. 1986
Geplante Auslieferung des Heftes 1/87: 6. 1. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

6. Verbandstag des DMV

Die bisher erfolgreichste Bilanz

Am 14. November 1986 fand in Berlin-Schmöckwitz der 6. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR statt. In der Gaststätte „Zur Palme" wurden vor 131 Delegierten und zahlreichen Gästen des In- und Auslandes vom höchsten Organ des DMV der Rechenschaftsbericht des Präsidiums sowie der Bericht der Zentralen Revisionskommission entgegengenommen. Nach einer sich daran anschließenden Diskussion faßte der Verbandstag einen Beschluß über die weitere Arbeit und wählte einstimmig das neue Präsidium und die Zentrale Revisionskommission.
Im Rechenschaftsbericht betonte der Präsident, Dr. Ehrhard Thiele, daß unsere interessante Freizeitbeschäftigung nur durch die konsequente Friedenspolitik der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung unserer Republik möglich ist. Weiter sagte er: „Wir verpflichten uns, auch in der kommenden Legislaturperiode alle Anstrengungen zu unternehmen, um die gestellte kulturpolitische Aufgabe zu erfüllen. Unser Dank gilt gleichzeitig dem Minister für Verkehrswesen und seinem Leitungskollektiv sowie der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und dem Zentralvorstand der IG Transport- und Nachrichtenwesen für die ständige materielle und ideelle Unterstützung."
Ein herzliches Dankeschön ging auch an das Ministerium für Volksbildung, die Pionierorganisation, die Betriebe der Modellbahnindustrie, den transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, den Verlag Bild und Heimat sowie an die Verkehrsbetriebe. Sie alle halfen dem Verband durch ihre Fürsorge und Unterstützung. Die auf dem Verbandstag gezogene Bilanz kann sich sehen lassen. Als der DMV vor fast 25 Jahren, am 7. April 1962, gegründet wurde, gehörten ihm 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern an. Heute gibt es 405 Arbeitsgemeinschaften in denen 8210 Freunde der großen und kleinen Eisenbahn sowie des Nahverkehrs einer äußerst vielfältigen Beschäftigung nachgehen, die in breiten Kreisen unserer Bevölkerung und gleichermaßen im Ausland anerkannt wird. In den vergangenen vier Jahren wurden 12 980 Ausstellungstage und Exkursionen organisiert, und an 14 923 Ausstellungstagen beteiligten sich die Arbeitsgemeinschaften, wozu insbesondere die Messen der Meister von morgen, Betriebsfestspiele sowie Jubiläen von Städten und Gemeinden gehörten. Hinzu kamen im Berichtszeitraum 5511 öffentliche Bauabende, Tauschmärkte sowie zahlreiche Freundschafts- bzw. Patenschaftsverträge der Arbeitsgemeinschaften mit Fachverkaufsstellen des Handels.
Mit Stolz konnte mitgeteilt werden, daß 99 667 Mark für die Zwecke der internationalen Solidarität erarbeitet wurden.
Zum Ausbau von Arbeitsräumen sowie bei Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und der Nahverkehrsbetriebe leisteten die Mitglieder des DMV 466 478 Stunden Arbeit im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative. Überhaupt sind insgesamt die Aktivitäten des DMV im Vergleich zu früheren Legislaturperioden um ein Vielfaches gestiegen. Dr. Ehrhard Thiele unterstrich diese Tatsache und sagte im Rechenschaftsbericht: „Wir können mit Stolz feststellen, daß die Zeit seit dem letzten Verbandstag, also die Periode zwischen dem X. und XI. Parteitag der SED, die bisher erfolgreichste war".
Das betrifft auch die internationale Arbeit des DMV. So hat der Präsident des DMV in seiner Eigenschaft als Vizepräsident des MOROP durch sachkundige Mitarbeit in diesem Gremium die Gesamtarbeit des internationalen Verbandes mit neuen Impulsen positiv beeinflußt.
Große Erfolge hat der DMV bei der Pflege technischer Denkmäler. Das betrifft die Eisenbahnmuseumsfahrzeuge ebenso wie die historischen Nahverkehrmittel. Hier ist die Zusammenarbeit mit dem Kulturbund der DDR, der sich gleichfalls mit solchen Aufgaben beschäftigt, weiter zu entwickeln. DMV und Kulturbund müssen dies vor allem auch deshalb tun, weil die technischen Denkmäler zahlreicher geworden sind. Mit vereinten Kräften bei der Restaurierung und Pflege ist eine noch höhere Wirksamkeit in der Öffentlichkeit zu erreichen. Ausführlich wurde im Rechenschaftsbericht auf die Arbeit der einzelnen Kommissionen eingegangen.
Die Rechenschaftsberichte, die 19 Diskussionsredner, aber auch der Beschluß des 6. Verbandstages zeigten deutlich, welche große gesellschaftliche Bedeutung die Arbeit des DMV für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung ihrer Mitglieder und vor allem für die Öffentlichkeitsarbeit hat – seien es Ausstellungen über die große und kleine Eisenbahn, Sonderfahrten mit der Eisenbahn oder Straßenbahn. Diese stets stark besuchten Veranstaltungen sind ein beredtes Zeugnis dafür, daß der DMV einen wichtigen Beitrag zu einem abwechslungsreichen geistig-kulturellen Leben in unserem Lande leistet.
Das unterstrichen auch die zum Verbandstag herzlich begrüßten Gäste, unter ihnen Günter Grohmann, Stellvertreter des Ministers und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, Dieter Zobel, Mitarbeiter der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen beim ZK der SED, Ferenc Szegö, Leiter des Technischen Ausschuß im MOROP sowie die Vertreter der Modellbahnverbände in der Ungarischen Volksrepublik und Volksrepublik Polen sowie die Vertreter der Modellbahnindustrie und dem Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe.
Ausführlicher berichten wir im Heft 2/87.
wdm.

Das Präsidium
Dr. Ehrhard Thiele, Präsident
Günter Mai, Vizepräsident
Reiner Enders, Vizepräsident
Manfred Neumann, Generalsekretär
Wolfgang Bahnert
Achim Delang
Werner Drescher
Jürgen Engwicht
Heinz Haase
Wolfgang Hanusch
Joachim Heine
Olaf Herfen
Dr. Michael Huth
Winfried Liebschner
Wolf Dietger Machel
Siegfried Miedecke
Helmut Reinert
Bernd Sauer
Hans Henning Schauer
Rudolf Starus
Rolf Steinicke
Hans Dieter Weide
Bernhard Westphal

Die Zentrale Revisionskommission
Achim Delang, Vorsitzender
Heinrich Baum
Horst Kohlberg
Andreas Mansch
Günther Schönherr
Peter Schulz

Vorsitzende der Kommissionen des Präsidiums
Heinz Haase, Nahverkehrsfreunde
Wolfgang Hanusch, Wettbewerbe
Olaf Herfen, Technik
Rudolf Starus, Öffentlichkeitsarbeit
Rolf Steinicke, Eisenbahnfreunde
Hans Dieter Weide, Jugend

Frühlingsfest in Eisenach zum Thema Eisenbahn

Seit 1949 findet in der Wartburgstadt Eisenach jährlich das Frühlingsfest „Sommergewinn" statt. In einem Festzug werden jene Traditionen gepflegt, die bedeutende Ereignisse und Entwicklungen wachhalten sollen.
Am 28. März 1987 wird das Frühlingsfest unter dem Motto „Eisenbahngeschichte" stattfinden. Dabei sollen das 140jährige Bestehen der Strecke Gotha – Eisenach und das Jubiläum „25 Jahre Strecke Förtha – Gerstungen" im Mittelpunkt stehen. Mitwirken werden an dieser Veranstaltung neben der Rbd Erfurt und den örtlichen Staatsorganen der DMV, das Verkehrsmuseum Dresden und die Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha. Im Rahmen des Frühlingsfestes sind auch Traditionsfahrten und eine Modellbahn-Ausstellung vorgesehen, worüber noch genauer rechtzeitig informiert wird. Für die Veranstaltungen werden im Zusammenhang mit den Streckenjubiläen dringend **leihweise** gesucht: Literatur, Dokumentationen, Originalunterlagen bzw. Modelle historischer Geräte und Anlagen.
Wer helfen kann, sollte dies unbedingt tun und sich an den Bezirksvorstand Erfurt des DMV, PSF 725, Erfurt, 5010, wenden.

Bezirksvorstand Erfurt des DMV

25 Jahre PIKO

Im Oktober dieses Jahres beging der VEB PIKO in Sonneberg sein 25jähriges Betriebsjubiläum. Er entstand aus der Vereinigung des VEB Feinmechanik Sonneberg und dem Betriebsteil PIKO-Modellbahn des VEB Elektroinstallation Oberlind (EIO). In den zurückliegenden Jahren entwickelte sich PIKO zu einem anerkannten Betrieb, der heute zum VEB Kombinat Sonneberg gehört.
Messegold, erstmals 1965 und inzwischen bereits für zahlreiche weitere Erzeugnisse verliehen, sowie die Würdigung mit dem Titel „Betrieb der ausgezeichneten Qualitätsarbeit" 1972 und die Auszeichnung mit dem Vaterländischen Verdienstorden in Gold unterstreichen die erfolgreiche Entwicklung dieses Betriebes. Das Ziel der PIKO-Werker besteht darin, die Produktion auch künftig kontinuierlich zu erhöhen.
me

Muß mal gesagt werden

Nur auf diesem Wege ist es mir möglich, es mal allen Freunden der Eisenbahn und Eisenbahnern zu sagen: Habt Dank für die Sonderfahrten 1985 und 1986! Alle Fahrten, Ausstellungen usw., das war Eisenbahn zum Anfassen und Miterleben. Möge es so weitergehen.

S. Lehmann, Leipzig

Hohe Auszeichnung

In Würdigung großer Verdienste beim Aufbau und bei der Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft in der Deutschen Demokratischen Republik und insbesondere für die hervorragende Arbeit im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR wurde anläßlich des 6. Verbandstages

Helmut Reinert
Mitglied des Präsidiums des DMV
mit der
Verdienstmedaille der Deutschen Demokratischen Republik
ausgezeichnet

Herzlichen Glückwunsch!

Herzliche Glückwünsche

Unser langjähriges Beiratsmitglied Günter Fromm beging am 14. November 1986 seinen 60. Geburtstag. Seit Gründung der Zeitschrift „modelleisenbahner" mit der Redaktion eng verbunden, wurde er im Februar 1959 in den Beirat berufen. Durch seine hervorragenden Baupläne und Anlagenzeichnungen sowie zahlreichen Abhandlungen über die Geschichte der Eisenbahn ist Günter Fromm ein über die Ländergrenzen hinweg bekannter und geschätzter Fachmann geworden.
Ebenfalls seinen 60. Ehrentag feierte am 25. Dezember 1986 unser Modellbahnfreund Günter Barthel. Er gehört seit Bestehen des „me" dem Beirat an und ist ebenfalls ein international anerkannter Modelleisenbahner. Besondere Verdienste erwarb er sich bei der Profilierung des Epoche-Gedankens. Die Redaktion „modelleisenbahner" gratuliert auch im Namen des Herausgebers der Zeitschrift, dem DMV, beiden Kollegen sehr herzlich.
Für den neuen Lebensabschnitt wünschen wir Günter Fromm und Günter Barthel viel Gesundheit und uns eine weitere gute Zusammenarbeit im Interesse unserer Leser.

Redaktion „modelleisenbahner"

Solidarität – eine Herzenssache

Studienplätze für Pedro und Janina

Eine Sonderfahrt mit den Lokomotiven 41 1137 und 41 1185 des Bw Güsten starteten am 21. September 1986 die Rbd Magdeburg und die Tageszeitung „Volksstimme". Akteure dieser Veranstaltung waren aber auch der Verband der Journalisten der DDR (VDJ) und der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV). Unter dem Motto „Studienplätze für Pedro und Janina" wurde diese Fahrt nach Salzwedel und zurück als Solidaritätsaktion ein voller Erfolg.
Etwa 900 Eisenbahnfreunde wurden auf dem Vorplatz des Salzwedeler Hauptbahnhofs vom Singeclub „Maxim Gorki" und dem DTSB-Fanfarenzug begrüßt. Verkaufsstände wurden dicht umlagert, und besonders gefragt waren eisenbahntypische Souvenirs wie Oberwagenlaternen, Schaffnerlampen, Fotos, Broschüren und Lokschilder. Der Erlös von Versteigerungen wurde auf das Solidaritätskonto überwiesen.
Im Bahnhofsgelände bestand die Möglichkeit, auf dem Führerstand der Dampflok 65 1049 oder auch auf einer Handhebeldraisine mitzufahren. Der Erlös dieser Fahrten von 662,50 Mark kam ebenfalls auf das Solidaritätskonto. Die Teilnehmer der Sonderfahrt konnten auch einen Stadtrundgang durch das 750jährige Salzwedel unternehmen und das Museum über die Familie Marx und die Konzerthalle kennenlernen. Sehr gefragt waren die mitgeführten Bahnpostwagen. Hier gab es Sonderbriefumschläge mit Sonderstempel als Erinnerung an diese großartige Sonderfahrt.
Fotohalte und Scheinanfahrten ließen die Herzen aller Eisenbahnfreunde höher schlagen, denn die letzten Einsatztage der 41er sind unwiederruflich gezählt.
B. Habermann, Salzwedel

Zum 120jährigen Bestehen …

… der Strecke Berlin – Cottbus fand ebenfalls eine Solidaritätsaktion statt. Mitglieder der AG 2/34 „Bw Görlitz" des DMV unterstützten den VDJ und fertigten 1 000 Postkarten mit Dampflok-Motiven an, die zu drei Serien zusammengestellt auf dem Solibasar der Cottbuser Journalisten, aber auch während der Fahrt des Soli-Sonderzuges Cottbus – Berlin für einen guten Zweck verkauft wurden. Der Erlös: 1 000 Mark!
W. Juckel, Cottbus

Beim 5. Solidaritätsmarkt dabei

Der Bezirksvorstand Greifwald des DMV ließ es sich auch in diesem Jahr nicht nehmen, mit einem eigenen Stand auf dem Solidaritätsmarkt der Greifswalder Journalisten dabei zu sein. Ein besonderer Anziehungspunkt war an jenem 29. August 1986 die Solianlage der AG 5/5 Greifswald. Viele Kinder hatten große Freude dabei, für ein 20-Pfennig-Stück die Züge in Bewegung zu setzen – und das insgesamt 123mal!
Vielfältig war auch das Angebot an Souvenirs für alle Freunde des rollenden Rades. Neben den Leiterplatten mit gedruckten Lokbildern verschiedener Baureihen, Postkartenserien und Postern waren vor allem Broschüren besonders gefragt. Im Angebot waren u. a. eine Schrift über die Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnstrecke Neustrelitz – Rostock sowie – gerade noch rechtzeitig zum Solimarkt erschienen – die zweite Auflage der Broschüre „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen".
Wem die Poster im üblichen Format zu klein waren, konnte sein Glück bei der Versteigerung versuchen. Für diesen Zweck – der Erlös ging vollständig auf das Solidaritätskonto – stellte der Bezirksvorstand ein 60 cm × 60 cm großes Foto von der Dampflokomotive 02 0201-0 bereit. Besonders gefragt waren auch in diesem Jahr wieder die Lose der Internationalen Solidaritätslotterie der Journalisten, mit deren Erlös Journalistenkollegen aus jungen Nationalstaaten in der DDR eine Ausbildung erhalten. Von den rund 10 000 beim 5. Solimarkt am 29. August abgesetzten Losen wurden allein 1 000 durch die Modelleisenbahner verkauft.
Als Erlös der Veranstaltung konnten insgesamt rund 20 000 Mark auf das Solidaritätskonto überwiesen werden.

G. Hedderich, Greifswald

Ing. Siegbert Dörger, Leuna und
Ing. Winfried Geißler, Leipzig

Vergangenheit und Gegenwart der Lokomotiv-Baureihen 110 und 118

Im Heft 4/82 des „me" erschien der Beitrag „Die BR 118 – Mannigfaltigkeit in Aussehen bei Vorbild und Modell". Er enthielt auch einige Hinweise über eine höhere Antriebsleistung der Baureihe 118 C'C'.
Weitere Angaben über den zeitlichen Ablauf einiger Umbauten ergänzten wir im Heft 9/82. Und schließlich konnte der interessierte Leser im Heft 8/86 erfahren, wie es mit dem Diesellokeinsatz bei der Deutschen Reichsbahn künftig weitergehen soll. Im nun folgenden Beitrag wird über die Weiterentwicklung der Lokomotivbaureihen 110 und 118 in den zurückliegenden 15 Jahren berichtet.

Bekanntlich bildete die Indienststellung der Lokomotive V 240 001 (ab 1970 118 202-1) Anfang 1965 und deren Übergabe zur Betriebserprobung vom damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg an die DR den Abschluß des Entwicklungsprogramms von Großdiesellokomotiven mit hydrodynamischer Kraftübertragung durch die volkseigene Schienenfahrzeugindustrie der DDR. Seitdem sind die Lokomotiven dieser Baureihe ständig weiterentwickelt worden. Das trifft gleichermaßen auch für die Lokomotiven der Baureihe 110 zu.
Dadurch konte eine weitgehende Einheitlichkeit und Standardisierung der Krafterzeugungs- und Kraftübertragungsanlage erreicht werden. Verdeutlicht wird die bisherige Entwicklung durch die Abb. 1. Aus ihr sind Umrüstungen der einzelnen Erprobungslokomotiven sowie deren Besonderheiten im Betriebseinsatz ersichtlich.

Technische Details über die jeweiligen Erprobungsaggregate enthalten die als Quellenangaben genannten Veröffentlichungen.

Zeitlicher Ablauf der Weiterentwicklung

1970: Erprobung von je einem Dieselmotor 12 KVD 18/21 A-2 (736 kW) mit verbesserten Bauteilen in den Lokomotiven 110 024-7 und 110 207-8;
Vorbereitung der Dieselmotoren durch den VEB Kühlautomat Berlin (vormals VEB Motorenwerk Johannisthal) und Einbau durch die Bahnbetriebswerke Halle und Zittau. Vergleichseinsatz der Triebfahrzeuge auf Strecken im Flachland und im Bergland.

1971: Erprobung von zwei Baumuster-Dieselmotoren 12 KVD 18/21 A-3 (900 kW) und von zwei modifizierten Strömungsgetrieben GSR 30/5,7 (900 kW) in der Lokomotive 118 373-0;
Einbau der Dieselmotoren und Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung des Triebfahrzeuges durch Bw Leipzig Hbf Süd.
Der Betriebseinsatz erfolgte im schweren Schnellzugdienst in der Relation Leipzig–Berlin–Rostock. Dabei konnten planmäßig in Doppeltraktion mit Lokomotiven der Baureihe 118 C'C' zu fahrende Züge, wie der D 141 und der D 1154 auf dem Streckenabschnitt Leipzig–Berlin–Leipzig, nur mit o. g. Lokomotive bespannt werden. Es wurden monatliche Laufleistungen bis zu 22 000 Kilometern erzielt.
Die 118 373-0 war somit die erste umgebaute Lokomotive der späteren Baureihe 118.6-8.

1972 und 1973: Erweiterung der Erprobung durch einen Großversuch mit den Lokomotiven 118 402-7, 118 297-1, 118 248-4, 118 252-6, 118 251-8 und 118 259-1;
Einbau der Dieselmotore und Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung durch das Bw Leipzig Hbf Süd. In diesen Maschinen kam bereits der Dieselmotor 12 KVD 21 A-3 sowie das neue 900-kW-Strömungsgetriebe des VEB Strömungsmaschinen Dresden zum Einsatz. Die 118 248-4 war außerdem Erprobungsträger für den Dauerversuch im Regelbetrieb mit der automatischen Mittelpufferkupplung und fuhr hauptsächlich in der Relation des D 16/D 17 zwischen Leipzig und Stralsund. Die übrigen Lokomotiven beförderten die D-Zugpaare D 728/729/408/409 Leipzig–Rostock–Leipzig und D 2052/2019 Leipzig–Stralsund–Leipzig.

1972 und 1973: Erprobung eines Dieselmotors 12 KVD 18/21 A-3 (900 kW) und eines Strömungsgetriebes GSR 30/5,7 (900 kW) in der Lok 110 457-9;
Der Einbau sämtlicher Aggregate und die Erprobung erfolgten ebenfalls durch das Bw Leipzig Hbf Süd. Die Lokomotive übernahm einige der bisher von der BR 118 erbrachten Leistungen. Die Maschine bewährte sich besonders vor Eilzügen. Beispiele: E 891/892 in der Relation Leipzig–Cottbus–Leipzig und E 773 Leipzig–Karl-Marx-Stadt. Es ist als erstes Triebfahrzeug der späteren BR 112 anzusehen.
Zwischenzeitlich hatte der VEB Kombinat Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf die Neubau-Triebfahrzeuge 110 511-3 und 110 512-1 vor Auslieferung an die DR erstmalig mit 900-kW-Antriebsanlagen ausgerüstet. Diese Maschinen wurden dem Bw Rostock zugeteilt und verkehrten im Wendezugbetrieb der S-Bahn Rostock–Warnemünde–Rostock.

1975/1976: Erprobung von zwei Dieselmotoren 12 KVD 21 AF-4 (900 kW) einschließlich der neuen Abgasturbolader H 31 sowie von je einem Strömungsgetriebe GSR 30/5,7 (900 kW) und GS 30/5,5 (900 kW), letzteres als Vorerprobung für die BR 119, in der Lokomotive 118 225-2;
Einbau der Dieselmotoren sowie der Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung der Maschine vom Bw Leipzig Hbf Süd. Die 118 225 war außerdem Erprobungsträger eines geänderten und verbesserten Auspuffschalldämpfers auf einer Anlage, mit dem eine Senkung des Geräuschpegels erzielt wurde.

1977: Austausch der Strömungsgetriebe in der Lokomotive 118 402-7 gegen den Typ GS 30/5,5 zum Zwecke eines Erprobungsvorlaufes gegenüber den Baumuster- und Nullserien-Fahrzeugen der BR 119;
Einbau der Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung der Lokomotive durch das Bw Leipzig Hbf Süd.
Die Maschine erhielt außerdem im folgenden Erhaltungsabschnitt neue Hochleistungskühlelemente (Baumuster) aus der Produktion des VEB Kühlerbau Freiberg (Sachsen).

1978: Extremerprobung eines Dieselmotors 12 KVD 21 AL-4 (1050 kW) und eines Strömungsgetriebes GS 30/5,5 (1050 kW) in der Lokomotive 110 203-7;
Einbau des Dieselmotors und Strömungsgetriebes sowie Erprobung der Maschine durch das Bw Leipzig Hbf Süd.
1977 wurde als erste Lokomotive dieser Baureihe die 110 137-7 im Bw Güstrow mit diesem Dieselmotor 12 KVD 21 AL-4 ausgerüstet. Die Antriebsleistung belief sich wie bisher auf 900 kW. Gleichzeitig begannen im Bw Leipzig Hbf Süd die Vorbereitungen zur Umrüstung der 110 203-7 als 1050-kW-Variante. Es ist die erste Lokomotive der späteren BR 114. Sie verkehrte in Umläufen, die bis dahin ausschließlich der BR 118 vorbehalten waren, wie in der Relation Leipzig–Karl-Marx-Stadt–Cranzahl.
Charakteristisch für diese Lokomotive war die beim Einbau des Dieselmotors um 150 mm notwendig gewordene Erhöhung des Aufbaues über dem Dieselmotor. Sie wurde durch die konstruktionsbedingte hohe Drehzapfenauflage erforderlich.

1979: Erprobung von zwei Dieselmotoren 12 KVD 21 AL-4 (1050 kW) und von zwei Strömungsgetrieben GS 20/5,5 (1050 kW) in der Lokomotive 118 405-0;
Einbau der Dieselmotore sowie der Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung der Maschine durch Bw Leipzig Hbf Süd; Einsatz in Umläufen der BR 132; erster Erprobungsträger neuer Achsgetriebe in Baumusterausführung aus der Produktion des VEB Getriebewerk Gotha.
Wie aus der Typenbezeichnung des Getriebes zu entnehmen ist, handelte es sich bei den Strömungsgetrieben um 2-Wandler-Getriebe, einer Version der Kraftübertragung, die 1984 bei dieser Lok zugunsten der bewährten 3-Wandler-Getriebe wieder aufgegeben wurde.

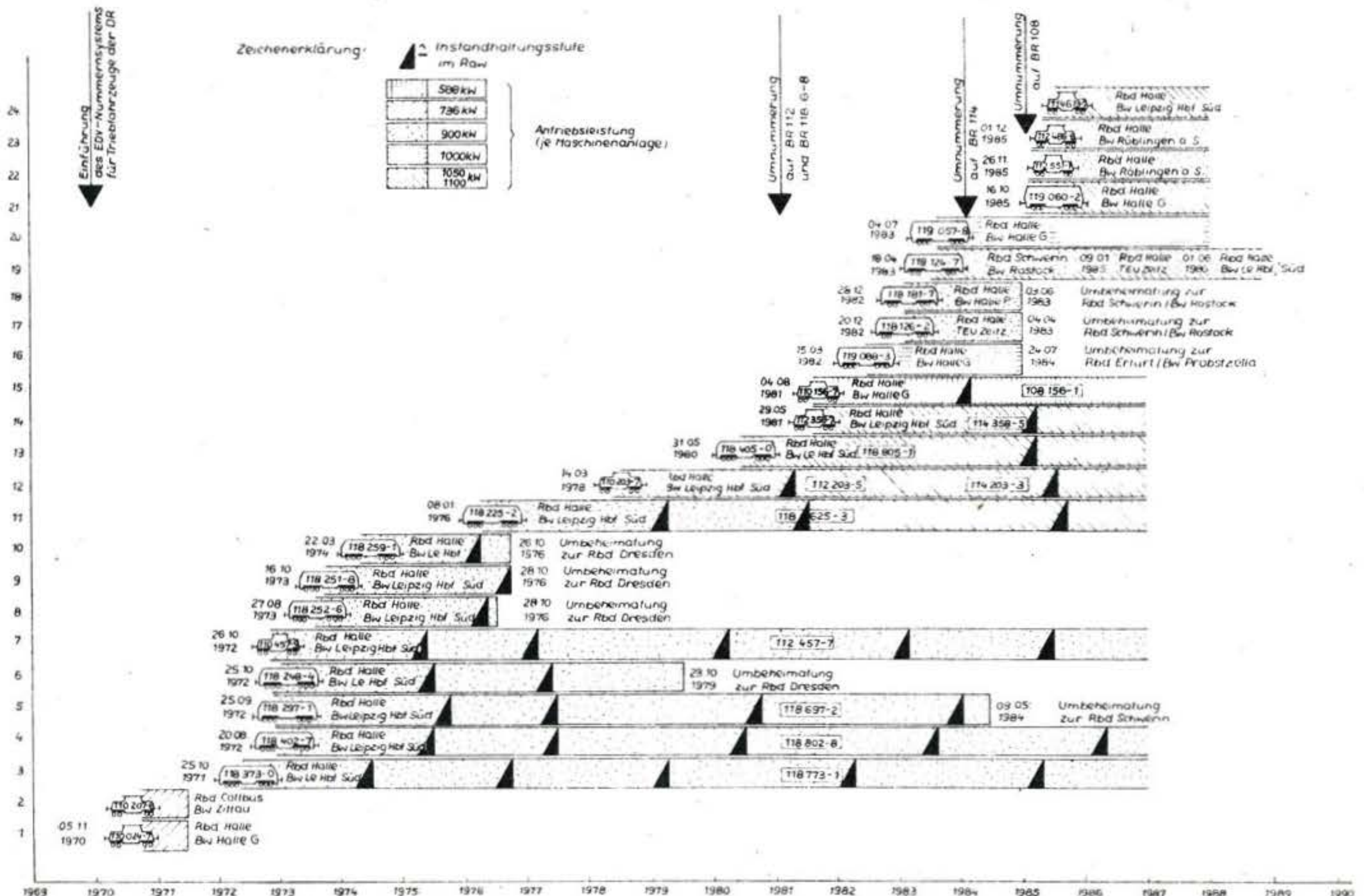
1981/1982: Extremerprobung von Dieselmotoren 12 KVD 21 AL-4 (1100 kW) sowie von Strömungsgetrieben GS 30/5,7 (1100 kW) in den Lokomotiven 112 203-5, 112 358-7 und 118 625-3; Einbau der Dieselmotore sowie der Strömungsgetriebe durch die Raw Sten

dal bzw. „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung der Maschinen durch das Bw Leipzig Hbf Süd.
Die guten Betriebsergebnisse mit der Lokomotive 118 805-1 (ex 118 405-0) ausgerüstet mit 2-Wandler-Strömungsgetrieben, rechtfertigen eine Weiterentwicklung des Projektes auf der Basis des Einsatzes von 3-Wandler-Strömungsgetrieben und der Auslegung der Antriebsanlage in den Grenzleistungsbereich von 1100 kW.
Die Lokomotiven fahren auf den vom Raum Leipzig ausgehenden und noch nicht elektrifizierten Strecken der DR in den Umläufen von der BR 118 bzw. 132.
Die Lokomotive 118 625-3 war außerdem Erprobungsträger für die neuen Achsgetriebe sowie des weiterentwickelten Abgasturboladers H 32 aus dem VEB Kompressorenbau Bannewitz. Zu einem späteren Zeitpunkt sind in der 118 805-1 verbesserte Kühlerlüfter LANN 800 aus dem VEB Turbowerk Meißen getestet worden. Die mit 1100-kW- bzw. 1050-kW-Antriebsanlagen ausgerüsteten 118 625-3 und 118 805-1 erhalten keine neuen Betriebsnummern.

1982/1983: Erprobung von Dieselmotoren 12 KVD 21 AL-4 (900 kW) und von Strömungsgetrieben GSR 30/5,7 (900 kW) in den Lokomotiven 118 126-2 und 118 181-7;
Als erste Fahrzeuge der BR 118 B'B' erhielten die 118 126-2 und 118 181-7 900-kW-Antriebsanlagen. Die Leistungssteigerung diente der Erprobung neuer B'B'-Achsgetriebe. Beide Maschinen gelangten nach dem Raw-Aufenthalt, bei dem sie auf je zwei 900-kW-Antriebsleistung umgebaut wurden, wieder in ihre Heimat-Bahnbetriebswerke, der Einsatzstelle Zeitz und dem Bw Halle P. Nach dem Einbau der Erprobungsachsgetriebe kamen zum Bw Rostock und verkehrten vor S-Bahn-Zügen.

1983: Extremerprobung von Dieselmotoren 12 KVD 21 AL-4 (1100 kW) und von Strömungsgetrieben GSR 30/5,7 (1050 kW) in der Lokomotive 118 124-7;
Einbau der Dieselmotoren sowie der Strömungsgetriebe durch das Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt; Erprobung durch das Bw Rostock und nachfolgend durch die Einsatzstelle Zeitz und das Bw Leipzig Hbf Süd;
Dabei konnten gleichzeitig neue Achsgetriebe mit Kugelgraphitgut-Getriebegehäusen des VEB Getriebewerk Gotha getestet werden.
Zuvor wurde diese Maschine vom 16. Mai 1983 bis 10. Juni 1986 im Institut für Eisenbahnwesen, Sektion Fahrzeuge und Werkstätten, Halle (Saale) leistungstechnisch erprobt. Dabei zeigte sich, daß die Zugkraftlinie für die Nennleistung fast in den Bereich der Vergleichslinie der BR 132 gelangt (Abb. 2).
Damit ist die 118 124-7 gegenwärtig das leistungsstärkste Triebfahrzeug der DR mit dieselhydraulischer Kraftübertragung. Allerdings wurde damit der Grenzleistungsbereich für die BR 118 erreicht. Die Reibungsmasse der BR 118 B'B' ermöglicht nur eine maximale Anfahrzugkraft von 260 kN (BR 132: 315 kN).
Eine weitere Umrüstung der BR 118 B'B' auf je zwei 1100-kW-Antriebsanlagen ist nicht vorgesehen.
Neben den Lokomotiven 118 126-2 und 118 181-7 erhielten noch folgende Maschinen im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt je zwei 900-kW-Antriebsanlagen:
118 182-5 (1984), 118 103-1, 118 132-0 und 118 141-1 (1985). Der Einsatz der zuletzt genannten Triebfahrzeuge erfolgt ausschließlich im Bereich der Rbd Halle durch die Einsatzstelle Zeitz, zum Teil in Umläufen der BR 120. Eine Umnummerung dieser Triebfahrzeuge ist ebenfalls nicht vorgesehen.

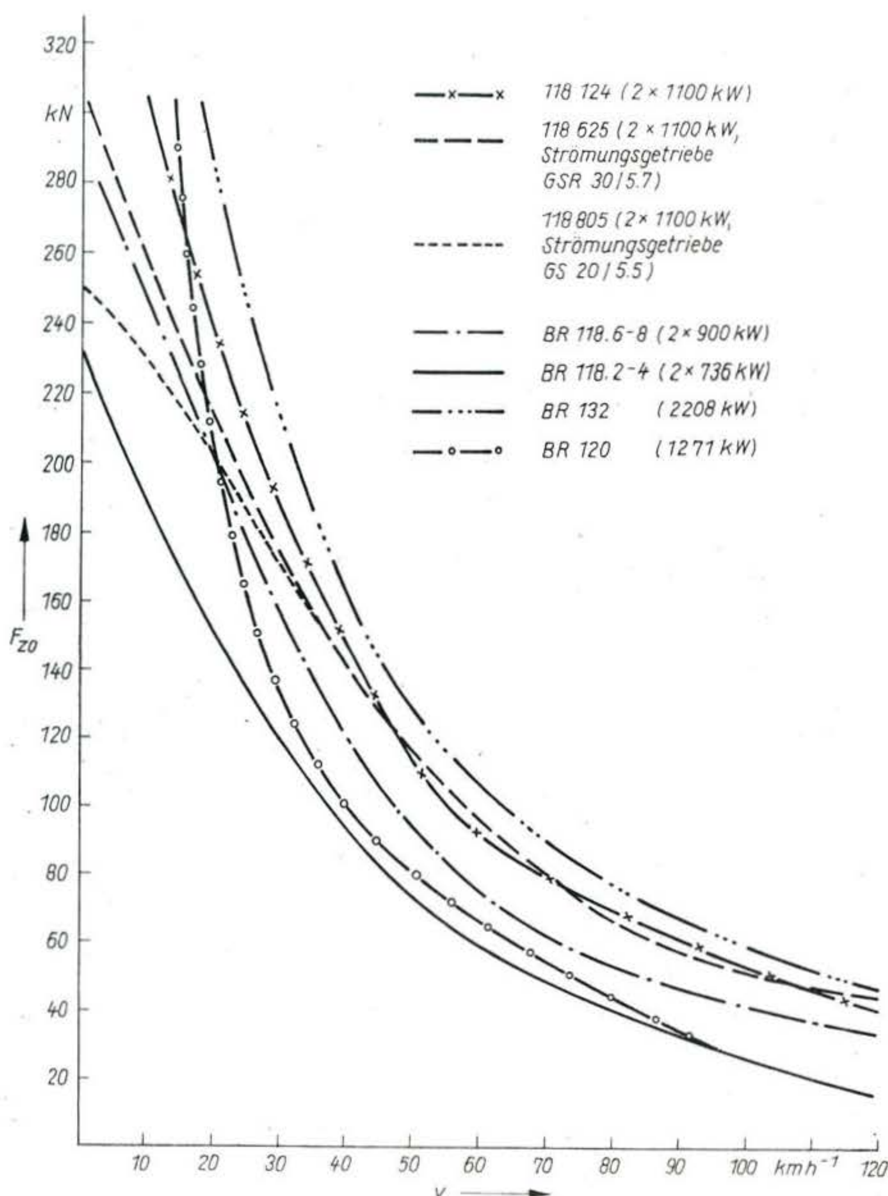
1985/1986: Erprobung von Dieselmotoren 12 KVD 21 AL-4 (900 kW) und von Strömungsgetrieben GSR 30/5,7 (900 kW mit Stufengetriebe) in den Lokomotiven 112 551-1 und 112 486-6;
Einbau der Dieselmotoren und der Strömungsgetriebe durch das Raw „Fritz Heckert" Stendal; Erprobung durch das Bw Röblingen am See.
Die DR ließ bei Beschaffungsbeginn der ersten Serie der BR 110 etwa 170 Fahrzeuge mit Stufengetriebe ausrüsten (BR 110.0-1).
Im Zusammenhang mit dem Umbau der BR 110 zur BR 112 und BR 114 wurde auch die Anwendung des Stufengetriebes bei diesen BR untersucht. Dabei zeigte sich, daß die BR 112 in der Version mit Stufengetriebe vor allem auf steigungsreichen Streckenabschnitten bei Geschwindigkeiten um 40 km/h und häufigen Anfahrten wirtschaftlich fährt. Im Jahre 1976 wurden bereits die Lokomotiven 110 136-9 (Bw Rostock, ab 20. Januar 1976) und 110 137-7 (Bw Güstrow, ab 25. Dezember 1976) versuchsweise auf modifizierte und auf 900 kW mit Stufenge-



1 Zeitlicher Ablauf der Weiterentwicklung und Leistungserhöhung der Lokomotiven der BR 110 und 118 der DR

triebe ausgelegte Strömungsgetriebe umgebaut. Die beiden Maschinen aus der Vorauserprobung erhielten ebenfalls die Einreihung in die BR 112.
Die 112 551-1 und 112 486-6 sind vorrangig auf dem Streckenabschnitt Röblingen am See – Querfurt – Vitzenburg und im Bedarfsfall auf dem Streckenabschnitt Röblingen am See – Helbra über Blankenheim Trennungsbahnhof eingesetzt. Inwieweit eine Umnummerung erforderlich wird, steht derzeit noch nicht fest.

1986: Erprobung eines Dieselmotors 12 KVD 21 AL-5 (1100 kW) und eines Strömungsgetriebes GSR 30/5,7 (1100 kW) in der Lokomotive 114 673-7;
Einbau des verbesserten Dieselmotors 12 KVD 21 AL-4 mit der neuen Bezeichnung 12 KVD 21 AL-5 und des Strömungsgetriebes durch das Raw „Fritz Heckert" Stendal; Erprobung der Maschine durch das Bw Leipzig Hbf Süd;
Diese Dieselmotorausführung soll künftig in den Lokomotiven der BR 110 (dann als BR 114 zu bezeichnen) und 119 zum Einsatz kommen.
Die 114 673-7 ist außerdem Erprobungsträger für eine 2-Kreiskühlanlage. Dabei wurde eine Erhöhung des Wirkungsgrades und eine Senkung des Kraftstoffverbrauches festgestellt. Darüber hinaus wird diese Lokomotive mit einer stufenlosen Drehzahlregelung betrieben.



2 Z-V-Kennlinien der Lokomotiven 118 124-7, 118 805-1 und 118 625-3 im Vergleich zu denen der BR 118.2-4, 118.6-8 sowie 132 und 120

Zeichnungen: Verfasser

Die Ergebnisse aus den Erprobungen

Die zielstrebigen Erprobungen in den Jahren von 1960/70 an und die dabei erzielten Ergebnisse veranlaßten die DR, zahlreiche Lokomotiven der BR 110 auf die Ausführung als BR, zahlreiche Lokomotiven der BR 110 auf die Ausführung als BR 112 (900 kW) und die BR 118.2-4 auf die Ausführung 118.6-8 (2x900 kW) umzurüsten.
Die vorstehenden Ausführungen wären unvollständig, wenn nicht gleichzeitig über die Auswirkungen auf andere Baureihen berichtet werden würde.
Die abgeschlossenen Erprobungen schufen wichtige Voraussetzungen für den Betrieb der Triebfahrzeuge der BR 119 mit Dieselmotoren und Strömungsgetrieben aus der DDR-Produktion. So konnte 1982 die 119 088-3, als erste Lokomotive dieser Baureihe im Werk „23. August" Bukarest mit 12 KVD 21 AL-4-Dieselmotoren und Strömungsgetrieben GSR 30/5,5 ausgerüstet sowie durch das Bw Halle G mit einer Leistung von 2 × 1000 kW in Dienst gestellt werden (Umbeheimatung 1984 zur Rbd Erfurt).
1983 folgte die bereits im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt auf die neuen Aggregate umgerüstete 119 057-8. Im Jahre 1985 kam die 119 060-2 hinzu. Sie erhielt ebenfalls in Karl-Marx-Stadt 12 KVD 21 AL-4-Dieselmotore. Hinzu kamen hier 3-Wandler-Strömungsgetriebe sowie eine 2-Kreiskühlanlage. Beide Maschinen gehören jetzt zum Bw Halle G und verkehren auf den nicht elektrifizierten Strecken Halle (Saale) – Nordhausen – Leinefelde, Halle (Saale) – Zeitz, Halle (Saale) – Falkenberg (Elster) und Halle (Saale) – Halberstadt. Weiterhin ist seit 1981 im Bahnbetriebswerk Halle G die 110 156-7 mit einem Dieselmotor 12 KVD 21 AL-4 beheimatet (siehe „me" 8/86, S. 5). ⟨9⟩

Quellenangaben

⟨1⟩ Krauß, H.-J.: Traktionsumstellung bei der Deutschen Reichsbahn aus energetischer Sicht;
Schienenfahrzeuge, Berlin 27 (1983) 1, S. 7–10
⟨2⟩ Massute, W.: Weiterentwicklung der Dieselmotoren 12 KVD 18/21;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 19 (1975) 2, S. 57–60
⟨3⟩ Menzel, S.; Friedrichs, B.: Die 900-kW-Kraftübertragungsanlage für dieselhydraulische Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 21 (1977) 7, S. 228–230
⟨4⟩ Dombrowski, J.: Weiterentwicklung der Dieselmotoren 12 KVD 21 A-3 zum 12 KVD 21 AL-4;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 23 (1979) 4, S. 185–188
⟨5⟩ Hengst, R.; Menzel, S.: Das Strömungsgetriebe GS 30,55 und sein Einsatz in der Diessellok Baureihe 119 der Deutschen Reichsbahn;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 23 (1979) 4, S. 185–188
⟨6⟩ Massute, W.: Extremerprobung des Dieselmotors 12 KVD 21 AL-4 in Antriebsanlagen der Triebfahrzeuge der Baureihen 110 und 118 der Deutschen Reichsbahn;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 25 (1981) 4, S. 169–170
⟨7⟩ Dombrowski, J.: Erhöhung der Gebrauchswerteigenschaften des Dieselmotors 12 KVD 21 AL-4;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 25 (1981) 3, S. 127–134
⟨8⟩ Dörger, S.; Massute, W.: Extremerprobung bei Triebfahrzeugen BR 118.6-8 und 112 mit 1100 kW-Antriebsanlagen;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 27 (1983) 4, S. 188–190
⟨9⟩ Dörger, S.; Kraske, D.; Schelenz, G.: Modifizierte Triebfahrzeuge der Baureihe 110 (108) im Rangierdienst;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 27 (1983) 3, S. 121–124
⟨10⟩ Danzer, B.; Herfen, O.; Dörger, S.; Schelenz, G.: Weiterentwicklung der Erprobungs-Triebfahrzeuge der Baureihe 108 der DR;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 30 (1986) 4, S. 190–193
⟨11⟩ Krauß, H.-J.: Die Perspektive des Diesellokparks in den Jahren 1986–1990 bei der DR;
Schienenfahrzeuge, Berlin, 30 (1986) 2, S. 59–63

Neue Triebwagen für polnische Schmalspurbahnen

In der Volksrepublik Polen werden durch die Polnischen Staatsbahnen mehr als 2 800 km Schmalspurstrecken betrieben, und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung ist aus heutiger Sicht unumstritten. 65 Prozent der Strecken haben eine Spurweite von 750 mm, 19 Prozent 1000 mm, 10 Prozent 600 mm und 5 Prozent 785 mm. Auf einer Länge von insgesamt 1 736 km wird Reiseverkehr betrieben und werden jährlich etwa 8 Mill. Personen befördert.
Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist aber vor allem der Güterverkehr, der jährlich ein Transportaufkommenvon rund 7,5 Mill. Tonnen erreicht.
Im Jahre 1983 gehörten zum schmalspurigen Fahrzeugpark der PKP 101 Dampflokomotiven, 185 Diesellokomotiven, 36 Triebwagen, 350 Reisezugwagen, 7 500 Güterwagen und 800 Rollfahrzeuge.
Seit 1969 importiert die Volksrepublik Polen für die Schmalspurbahnen der PKP Diesellokomotiven aus Rumänien. Die im Lokomotivbauunternehmen „23. August" in Bukarest gebauten Maschinen der PKP-Baureihen Lxd2 und Lyd2 bewähren sich inzwischen auf zahlreichen Strecken.
Jetzt sind die PKP bestrebt, schrittweise den Reiseverkehr auf ausgewählten Strecken zu modernisieren und attraktiver zu gestalten. Deshalb wurde bereits 1983 der Bau von 30 Triebwagen und 100 Beiwagen ebenfalls in Bukarest in Auftrag gegeben, die für einige Strecken der 1000-mm- und 750-mm-Spur bestimmt sind. Hier geht es besonders darum, die vorhandenen und sehr unterschiedlichen Triebwagentypen älterer Baujahre zu ersetzen.
Die ersten beiden Zugeinheiten wurden im vergangenen Jahr geliefert. Eine Fahrzeuggarnitur (MBdx 2-301) ist auf dem 132 km langen und nordöstlich von Szczecin gelegenen Meterspurnetz von Gryfice getestet worden. Die andere (MBdx 2-302) kam auf der 750-mm-spurigen und 71 km langen Strecke Piaseczno – Nowe Miasto n. Pilicą, südlich von Warschau gelegen, zum Einsatz. Nach anfänglich aufgetretenen Kinderkrankheiten bewähren sich die Triebwagen und verkehren nun auch schon auf dem östlich von Gdańsk gelegenen 750-mm-Spur-Netz.
Die Fahrzeuge verfügen über zwei Drehgestelle. Über einem Drehgestell befindet sich der Motor. Die Drehgestelle entsprechen, abgesehen von der Drehgestellfederung, denen der bewährten Lokomotiven der Baureihe Lxd2. Der Wagenkastenaufbau besteht aus selbsttragenden Stahlblechprofilen. Jeder Triebwagen ist mit zwei asymmetrischen und einplätzigen Führerständen ausgestattet, die direkt zugänglich sind. Die Zugänge zum Fahrgastraum befinden sich in der Wagenmitte. Im Triebwagen sind 39 Sitzplätze (45 im Beiwagen), eine Toilette sowie eine durch Radiatoren betriebene Heizung vorhanden. Die mit sechs Zylindern und einer Leistung von 141 kW ausgestatteten Motore des Typs S 2156 HMV sind eine Lizenzproduktion von MAN. Das Getriebe arbeitet hydraulisch, die Kupplung automatisch.
Nun sollen derartige Fahrzeuge auch für die 785 mm spurige Schmalspurbahn Gliwice – Rudy bestellt werden.
Bis 1988 wird die Lieferung der Schmalspurtriebwagen abgeschlossen sein. Dampflokomotiven vor Reisezügen werden dann der Vergangenheit angehören.
wdm.

Technische Daten der Triebwagen MBdx2 – 301 bis 330

Länge	15 920 mm
Breite	2 400 mm
Höhe	3 300 mm
Dienstmasse	24,40 t
Leermasse	23,90 t
Achsanordnung	B2
Drehgestellabstand	9 000 mm
Drehgestellradstand	1 700 mm
Raddurchmesser	750 mm
Leistung	141 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h (1000-mm-Spur) 40 km/h (750-mm-Spur)

Legende
M Triebwagen, B 2. Klasse,
d Diesel, x vierachsig
2 hydraulische Kraftübertragung

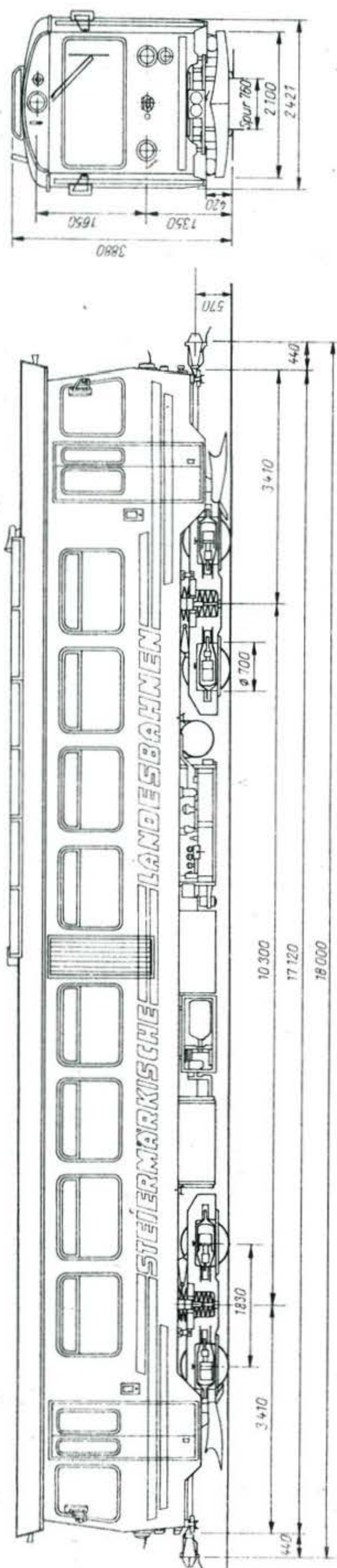
Die Beiwagen werden im bestehenden Reisezugwagenschema numeriert.

Quellenangaben
(1) Chastacz, M. u. Horn, A.: Rumänische Triebwagen für die Schmalspur, Laviedurail Nr. 2021, Paris, 5. Dezember 1985, S. 48
(2) –: Neue Schmalspurfahrzeuge in Polen, Eisenbahn, Wien, Heft 10/85

Herwig Gerstner, Wels (Österreich)

Schmalspur-Renaissance in Österreich

Um die Jahrhundertwende entstanden in Österreich zahlreiche 760-mm-spurige Lokalbahnen. Sie wurden teils unter privater, aber auch unter staatlicher Verwaltung betrieben und erschlossen meist topographisch ungünstig gelegene und somit verkehrstechnisch benachteiligte Gegenden.
Ende der 50er Jahre wurde damit begonnen, einige dieser Strecken stillzulegen. Fehlende Investitionsmittel, unattraktive Fahrpläne, heruntergewirtschaftete Anlagen und veralterte Betriebsmittel waren für Verkehrsverlagerungen auf die Straße ausschlaggebend. So verschwanden u. a. die Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB), Salzburg – Bad Ischl, St. Lorenz – Mondsee, die Gurktalbahn (ÖBB), Treibach – Althofen – Klein Glödnitz, die Vellachtalbahn (ÖBB), Völkermarkt – Kühnsdorf – Eisenkappel, die Bregenzerwaldbahn (ÖBB), Bregenz-Bezau, die Steyrtalbahn (ÖBB), Garsten – Klaus, Pergern – Bad Hall, Teile der Feistritztalbahn (Steiermärkische Landesbahn, StLB), Abschnitt Birkfeld – Ratten, der Stainzerbahn (StLB), Prding-Wieselsdorf – Stainz, der Murtalbahn (StLB), Abschnitt Tamsweg – Mauterndorf und die Lokalbahn Payerbach – Hirschwang.
Untersuchungen führten zu der Entscheidung, weitere Stillegungsabsichten neu zu überdenken. Das Ergebnis sprach in vielen Fällen für die Beibehaltung der verbliebenen Bahnen. Um auf Schmalspurbahnen den Reiseverkehr ökonomisch, rationell und komfortabel zu gestalten, war die Beschaffung neuer Fahrzeuge unumgänglich. Die StLB bestellte bereits am 1. März 1978 vier neue dieselelektrische Trieb- und vier dazugehörige Steuerwagen. Ebenfalls wurde ein passender Postwagen bei Firma Franz Knotz KG in Wien in Auftrag gegeben. Die elektrischen Ausrüstungen lieferte die Österreichische Brown Boveri AG (BBC) in Wien.
Am 27. November 1980 verließ der erste Triebwagen (VT 31) das Herstellerwerk und wurde ins Murtal überstellt. Bereits einen Tag später zeigte sich, daß der Prototyp allen Anforderungen gerecht wurde.
Das 18 m lange Fahrzeug leitete den Beginn einer neuen Epoche auf den öster-



reichischen Schmalspurbahnen ein. Der lange, schlanke Wagenkasten, der sich im Bereich der Türen und Führerstände verjüngt, ist aus Blechen und Formrohren selbsttragend geschweißt. Die neu entwickelten Drehgestelle gestatten eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bei ausgezeichneter Laufruhe. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse erfolgt der Antrieb der Achsen durch einen längsliegenden Elektromotor. Über BBC-Gummigelenkantriebe wird die kinetische Energie auf die Achsen übertragen. Da neben dem Motor im Drehgestell das Bremsgestänge nicht untergebracht werden konnte, wurde außerhalb der Achslager für jedes Rad ein Druckluftbremszylinder vorgesehen.

Für die Unterflur angeordnete Antriebsanlage wurden weitgehend bewährte Bauteile verwendet. Als Antriebsmotor dient ein wassergekühlter MAN-6-Zylinder-Dieselmotor mit 221 kW bei 2 100 U/min. Ein angeflanschter Drehstromgenerator versorgt über eine Diodenbrücke beide Fahrmotore mit Strom.

Für die Warmluftheizung des Innenraumes wird das Motorkühlwasser herangezogen. Zusammen mit einer optimalen Schall- und Wärmeisolation bietet der Innenraum einen angenehmen Reisekomfort. Auch der Führerstand wurde ergonomisch konzipiert – er ähnelt dem einer modernen Straßenbahn und bietet einen hohen Bedienungskomfort für den Tiebfahrzeugführer.

Die pneumatisch betätigten Einstiegtüren werden auf Knopfdruck durch den Fahrgast bedient.

Die Fahrzeuge verfügen über eine Scharfenberg-Kupplung, wobei eine 61polige Steuerleitung aber noch gesondert gekuppelt werden muß. Diese Schaku schließt somit den gemischten Einsatz mit anderen Fahrzeugen, welche die sogenannte Bosna-Kupplung haben, aus. Die VT können nicht als GmP verkehren. Lediglich der Postwagen besitzt eine Übergangskupplung, um auch in lokbespannten Zügen verwendet werden zu können.

Im Mai 1982 erfolgte nach eingehender Personalschulung die offizielle Pressevorstellung in Form eines Sonderzuges mit der Zusammenstellung VT + VS + VS + VT + VS + VS + VS + VT! Der 126 m lange Triebwagenzug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und rund 900 PS wurde als eine gänzlich neue Dimension auf der 760-mm-Spur von breiten Kreisen der Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen.

Inzwischen erhielt auch die Zillertalbahn je zwei derartige Trieb- und Steuerwagen. Diese Fahrzeuge können nur paarweise verwendet werden, da jeder Wagen lediglich über einen Führerstand verfügt. Ebenfalls etwas anders gestaltet wurde die Kopfform. Am 29. Juni 1984 ist an die Zillertalbahn je ein Triebwagen und Steuerwagen (Nr. VT 3 und VS 3) geliefert worden. Die VT 4 und VS 4 folgten zwei Monate später.

Da nun auch die ÖBB Interesse an den neuen Fahrzeugen zeigten, fanden bereits am 1., 2. und 3. Juli 1983 Probefahrten mit StLB-Wagen auf den Strekken des Waldviertels sowie am 4. und 5. Oktober 1983 auf der Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See – Krimml) statt. Die Versuchsfahrten verliefen positiv, so daß sich die ÖBB ebenfalls entschlossen, derartige Fahrzeuge zu beschaffen. Bei der Firma Knotz wurden fünf derartige Triebwagen in Auftrag gegeben, die wiederum baulich von den für die erwähnten Privatbahnen gelieferten etwas abweichen (Lük: 18 300 mm, Wagenkastenlänge: 17 120 mm, Höhe: 3 220 mm, Breite: 2 424 mm; siehe Tabelle und Zeichnung zum Vergleich). Vom Februar bis April 1986 erhielten ÖBB die Triebwagen 5090 001 bis 5090 005. Die Wagen 5090 001 bis 5090 003 werden auf der Strecke Zell am See – Krimml eingesetzt. Die beiden anderen Fahrzeuge verkehren zwischen Gmünd und Groß Gernugs.

Technische Daten der StLB-Fahrzeuge

Fahrzeugnummern	**VT 31 – 34 (Triebwagen)**
Hersteller, mechanisch	Fa. Franz Knotz KG, Wien
elektrisch	Österreichische Brown Boveri AG
LüP	18 000 mm
Breite des Wagenkastens	2 421 mm
Drehzapfenabstand	10 300 mm
Drehgestellachsstand	1 830 mm
Achsfolge	B'B'
Treibraddurchmesser	700 mm
Fahrzeugmasse	28,75 t
Sitzplätze	64
Stehplätze	36
Dieselmotor	MAN D 3256 BTYUE, 6 Zylinder
Fahrzeugnummern	**VS 41 – 44 (Steuerwagen)**
Hersteller	wie VT
LüP	17 700 mm
Breite des Wagenkastens	2 421 mm
Drehzapfenabstand	10 000 mm
Drehgestellachsstand	1 700 mm
Sitzplätze	64
Stehplätze	36
WC	an einem Ende des Fahrzeugs
Fahrzeugnummer	**DF 93 (Post-/Gepäckwagen)**
Hersteller	wie VT
LÜP Schaku	17 100 mm
Bosna-Kuppl.	17 700 mm
Breite des Wagenkastens	2 421 mm
Drehzapfenabstand	10 000 mm
Drehgestellachsstand	1 700 mm
Paketraum Post	13 m²
Sortierraum Post	9,2 m²
Gepäckraum Bahn	10 m²
	Zugführerabteil und WC
Leermasse	18 t, max.
Masse, beladen	32 t

1



2



3



4



1 Triebwagen MBxd2-210 der 750-mm-Spur (Bukarest 25114/1986) im östlich von Gdańsk gelegenen Bahnhof Stegna (Juli 1986)

2 Im November 1985 entstand dieses Foto auf dem Bahnhof Piaseczno, südlich von Warschau. Es zeigt den Triebwagen MBxd2-302, ebenfalls 750-mm-Spur.

3 Bereits ein Jahr alt ist der Triebwagen MBxd2-306, hier in Stargard Szczeciński der 1000-mm-Bahn in Richtung Łobez und Ińsko.

4 Ein Blick nach Österreich: Entladung des VT 34 im Bahnhof Zell am See Anfang Oktober 1983

5 VT 34 vor einer Probefahrt auf der ÖBB-Strecke Zell am See–Krimml am 4. Oktober 1983 im Bahnhof Zell am See

6 Und so sehen die Triebwagen der Zillertalbahn aus. Auch hier haben sich diese Fahrzeuge gut bewährt und sind bei den Reisenden sehr beliebt.

Fotos: Archiv (1 bis 3), H. Gerstner, Wels (4 bis 6)

5



6



Mit einem Oldtimer durch Brandenburg

Seit dem 18. Juni 1986 gibt es nun auch bei der Brandenburger Straßenbahn einen nach historischen Gesichtspunkten restaurierten Straßenbahntriebwagen. Dabei handelt es sich um den ehemaligen Brandenburger Triebwagen 30. Er wurde im Jahre 1912 von der Waggonbau AG Gottfried Lindner, Ammendorf (mechanischer Teil), und der Bergmann-Elektrizitätswerke AG, Berlin-Rosenthal (elektrischer Teil), gebaut. Von 1972 bis 1977 rollte der Wagen noch mit der Nummer 191 regelmäßig durch die Straßen der Havelstadt. Anschließend rund drei Jahre als Rangierfahrzeug auf dem Betriebshof genutzt, wurde der Veteran dann abgestellt. Schon damals war vorgesehen, ihn später einmal für historische Zwecke aufzuarbeiten. Erst sechs Jahre später konnte dieses Vorhaben verwirklicht werden. In nur knapp fünf Monaten wurde das Fahrzeug von Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe Brandenburg nahezu in den Originalzustand versetzt. Der Triebwagen ist jedoch für den Nachtbetrieb und Beiwageneinsatz nicht zugelassen. Anläßlich der Havelfestspiele am 28. und 29. Juni 1986 fanden die ersten öffentlichen Fahrten zum Waldcafé Görden und ins Neubaugebiet Hohenstükken statt.

1 In diesem Zustand war der Triebwagen 191 bis 1980 im Einsatz.

2 Im Januar 1986 war der Wagenkasten bereits vom Fahrgestell abgehoben. Die Restaurierungsarbeiten begannen.

3 Der Wagenkasten besteht zu einem großen Teil aus Holz und wurde zunächst völlig demontiert. Anschließend wurde er wieder sorgfältig aufgebaut.

4 Mit großen Aufwendungen sind auch die Innenarbeiten ausgeführt worden.

5 Der historische Triebwagen 30 ist fertiggestellt. Über sieben Jahrzehnte fuhr er in dieser Form durch Brandenburg. Davor das Stammpersonal in historischen Uniformen.

Text und Fotos: J. Schulze, Brandenburg

1



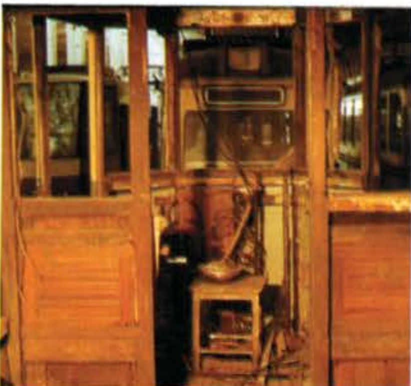
2



3



4

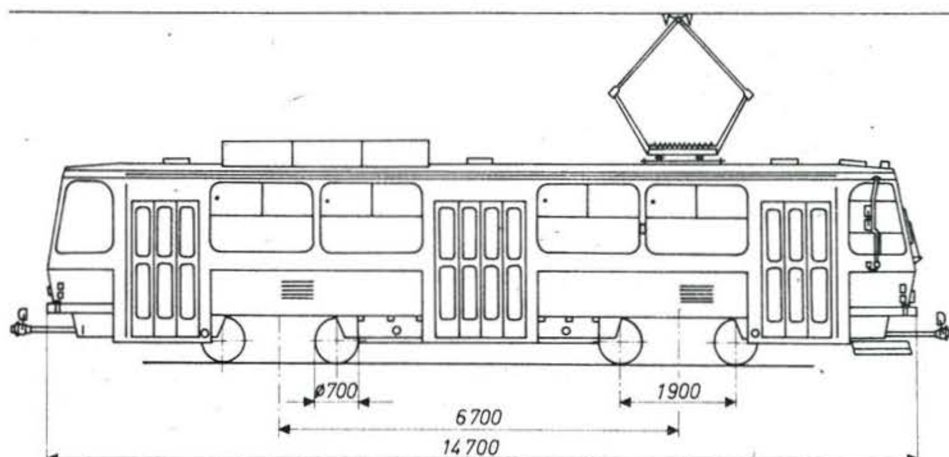


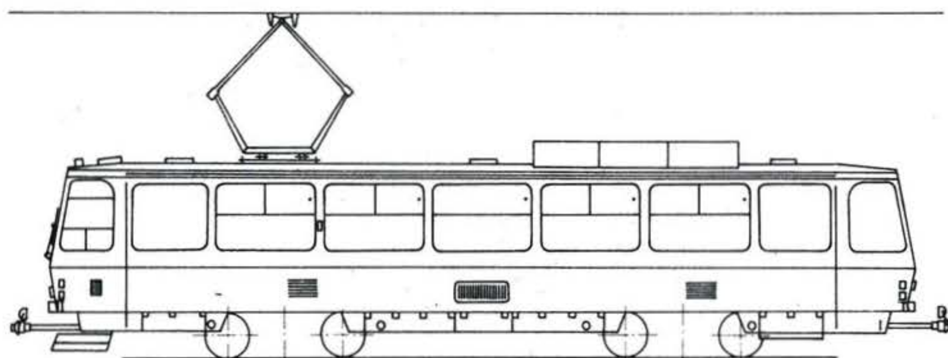
5



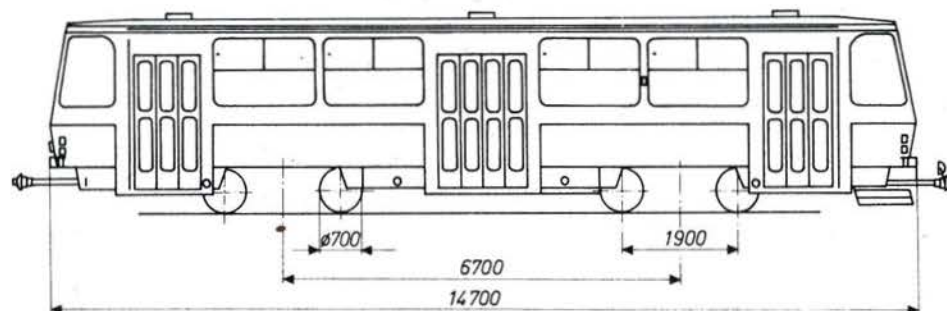
Noch einmal: T 6

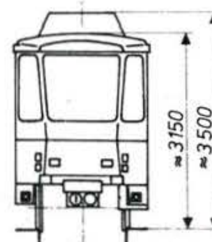
Im Heft 4/86 informierten wir über die neue Generation von Tatra-Straßenbahnfahrzeugen, die derzeit in Dresden erprobt wird.
Die auf dieser Seite veröffentlichten Zeichnungen im Maßstab 1:87 sollen das Bild rund um den „Neuen" abrunden. Ergänzt werden sie von ausgewählten technischen Daten. Somit durfte auch für die Modellbauer eine neue Anregung gegeben sein.
Zeichnungen: Ing. Ivo Mahel, Prag
Übersetzung: Karin Ellwanger, Berlin











Technische Daten

T 6 A 2

Länge des Wagenkastens	14 700 mm
Breite des Wagenkastens	2 200 mm
Dachoberkante	ca. 3 150 mm
maximale Geschwindigkeit	55 km/h
Leistung	4 × 45 kW

B 6 A 2 Grundmaße wie T 6 A 2

Mögliche Wagenreihung
Tw; Tw + Tw; Tw + Tw + Tw;
Tw + Bw; Tw + Tw + Bw; Tw + Bw + Tw
(erst nach Einbau der elektrischen Kupplung).

Typenangaben
A Einrichtungswagen, Drehzapfenabstand 6,7 m
B Einrichtungswagen, Drehzapfenabstand 7,5 m
C Zweirichtungswagen, Drehzapfenabstand 6,7 m
D Zweirichtungswagen, Drehzapfenabstand 7,5 m
2 Breite des Wagenkastens 2,2 m
5 Breite des Wagenkastens 2,5 m
6 Breite des Wagenkastens 2,6 m

Wendezüge ohne Schaffner

Mit Beginn des Jahresplanes 1986/87 verkehrt beim VEB Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha zwischen Gleisdreieck und Bahnhof Waltershausen ein Wendezug.
Er besteht aus zwei Triebwagen des Typs T2D (Nr. 34 und 35, Baujahr 1967/68), die jeweils mit dem Heck an einen Zweirichtungsbeiwagen des Typs B 57 (Nr. 97, Baujahr 1960) gekuppelt werden. Jeweils der führende Triebwagen sowie der Beiwagen werden mit Fahrgästen besetzt, der rückwärtige Triebwagen wird leer mitgeführt. Da somit das Umsetzen der Einrichtungswagen im Gleisdreieck Waltershausen entfällt, konnte der Schaffner eingespart werden. Die Fahrgäste entwerten ihre im Vorverkauf erworbenen Fahrscheine nun selbst.
Der auf dem Foto gezeigte Triebwagen 35 bildet das Wendezugende. Deutlich sind die nachträglich aufgesetzten Blink-, Brems- und Rückleuchten zu sehen.
Text und Foto: R. Rost, Gotha



Gunnar Sattler (DMV), Leipzig

Historischer Pferdebahnbetrieb in Leipzig

1



Ständig wachsender Beliebtheit erfreuen sich Sonderfahrten mit elektrisch betriebenen Straßenbahnveteranen. Neben den großen Verkehrsbetrieben, wie Berlin, Leipzig, Dresden oder Halle, verfügen heute auch zahlreiche kleinere über historische Straßenbahnwagen. Zu ihrer Wiederaufarbeitung kam es oft durch enge Zusammenarbeit zwischen dem jeweiligen Verkehrsbetrieb und einer Interessengemeinschaft von Straßenbahnfreunden. Diese Arbeitsgemeinschaften gehören meist dem DMV an und werden von ihm unterstützt. Weniger bekannt ist der historische Betrieb mit einer Pferdebahn, wie er zu besonderen Anlässen in Leipzig organisiert wird.
Bis Mitte der 60er Jahre fuhr auf dem Brühl, einer Geschäftsstraße im Zentrum Leipzigs, noch die Straßenbahn. Nach der Stillegung blieben die Gleise zwischen Richard-Wagner-Platz und Goethestraße jedoch erhalten. Nicht zum ersten Mal gehörte auch 1984 die historische Pferdebahn zu den Attraktionen der „Leipziger Markttage". Die Abfahrtstelle befand sich am Richard-Wagner-Platz. Nach dem Zustieg der Fahrgäste ging die Fahrt auf dem ehemals stadteinwärts führenden Gleis ohne Halt zum Sachsenplatz. Dort angekommen, wurden die Pferde an der anderen Seite des Wagens vorgespannt. Nun begann die Rückfahrt auf dem selben Gleis. Obwohl im Brühl der Kraftfahrzeugverkehr weitgehend eingeschränkt ist, mußten am „Hallischen Tor" einige „verirrte Benzinkutschen" durch Glockenschläge auf die herannahende Bahn aufmerksam gemacht werden. Besonders reizvoll zeigten sich Begegnungen mit der ebenfalls von Pferden gezogenen, gummibereiften „Historischen Post" und zahlreichen Droschken. Der Andrang von Reiselustigen war besonders am Wochenende groß. Kam der Wagen von „großer Fahrt", standen schon die nächsten Fahrgäste bereit.
Kutscher und Kondukteur, sonst in anderen Berufen tätig, trugen historische Uniformen.
Überhaupt mußte vieles zuvor vorbereitet werden. Das Hauptproblem waren die Pferde, denn im Straßenbahnhof Reudnitz, dem einstigen „Centraldepot"

„Heck-an-Heck-Verkehr" auch auf der Waldbahn

„Heck-an-Heck-Verkehr" mit KT4D-Fahrzeugen wird auch durch den VEB Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha praktiziert. Dazu bewährt sich das im „me" 2/86 beschriebene und ebenfalls in Erfurt verwendete „Hilfsrohr".
„Heck-an-Heck" gefahren wurde im April 1985 zwischen den Waldbahn-Haltestellen Gleisdreieck und Bahnhof Reinhardsbrunn sowie im November 1985 zwischen Gleisdreieck und der Goethestraße in Waltershausen. Zum Einsatz gelangten dabei die Fahrzeuge 303 bis 306.
Eine Besonderheit der Betriebsführung besteht, bedingt durch die günstige Lage der Haltestellen, darin, daß beim Einsatz auf der Thüringerwaldbahn beide Wagen mit Fahrgästen besetzt werden können.
Der „Heck-an-Heck-Verkehr" hat sich bei beiden Einsätzen bewährt. Daher wird er auch künftig im Baubetrieb angewendet werden.

M. Schenke, Waltershausen

Gothawagen mit Einholmstromabnehmern

1



2



In Leipzig und Brandenburg erhielten einige Gotha-Triebwagen Einholmstromabnehmer.
Abb. 1 zeigt den Tw 150 der Brandenburger Verkehrsbetriebe am 31. Mai 1984 am Puschkinplatz mit zwei Beiwagen während der Fahrt zur Endschleife Waldcafé Görden.
Auf Abb. 2 ist der Tw 1334 der Leipziger Verkehrsbetriebe zu sehen. Er wurde um 1960 vom damaligen VEB Waggonbau Gotha gebaut, nach Dresden geliefert, 1978 nach Leipzig umgesetzt und inzwischen ebenfalls mit einem Einholmstromabnehmer ausgerüstet.

Fotos:
T. Fiebig, Brandenburg (1),
G. Sattler, Leipzig (2)

2



3



4



1 Wagen 99 am 27. März 1897, dem letzten Betriebstag der Pferdebahnlinie Kaiser-Wilhelm-Straße – Gohlis

2 87 Jahre später: Der historische Pferdebahnwagen 95 wird aus den Gleisen des Streckennetzes der LVB gehoben.

3 Historische Pferdebahn am Sachsenplatz

4 Abfahrtstelle Richard-Wagner-Platz – in wenigen Minuten beginnt die bei Kindern und Jugendlichen beliebte Fahrt.

Fotos: Repro D. Krische, Leipzig (1), Verfasser (2 bis 4)

der „Leipziger-Pferde-Eisenbahn" (LPE), befanden sich längst keine mehr. Sie wurden von der Firma Hilbert, aus Althen bei Leipzig, zur Verfügung gestellt. Schwierig war auch der Transport des Pferdebahnwagens zum Einsatzort. Da die Gleisanlage im Brühl nicht mit dem Streckennetz der Straßenbahn verbunden ist, mußte mit einem mobilen Kran manövriert werden. Der durch einen Straßenbahntriebwagen herangefahrene Pferdebahnwagen wurde in der Goethestraße aus den Schienen des LVB-Netzes gehoben und nach einigen Metern Fahrt auf dem Straßenpflaster im Brühl wieder eingegleist. Jeden Abend vollzog sich dieses vielbeachtete Schauspiel innerhalb weniger Minuten und ohne Behinderung der Linienzüge in umgekehrter Reihenfolge. Zahlreiche Initiativen für diesen Pferdebahnbetrieb gingen von der Arbeitsgemeinschaft 6/44 „Historische Straßenbahnfahrzeuge Leipzig" aus. So übernahmen die Freunde dieser AG neben Ausbesserungsarbeiten am Wagen und dem Anfertigen der historischen Haltestellenbeschilderung auch den Transport des Pferdebahnwagens. Die Entwürfe der historischen Fahrscheine stammen ebenfalls von ihnen.

Oft taucht die Frage nach der Herkunft oder der Originalität des Pferdebahnwagens auf.

Das Fahrzeug mit der Nummer 95 gehört heute zu den historischen Straßenbahnwagen des Kombinats Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig (LVB). Der Wagen wurde in den Jahren 1971/72 auf Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft 6/44 von den Leipziger Verkehrsbetrieben museumsgerecht aufgearbeitet. Er entstand aus einem um 1908 in den „Centralwerkstätten" der „Großen Leipziger Straßenbahn" (GLSt) erbauten Salzstreubeiwagen. Dieser Arbeitswagen gehörte 1971 noch zum Sonderfahrzeugpark der LVB.

In den Hauptteilen entspricht er dem Typ I der „Leipziger Pferde-Eisenbahn". So bezeichnete man zehn kleine Einspänner, die 1885 von einer Würzburger Fabrik beschafft und bei der „Leipziger-Pferde-Eisenbahn" in Dienst gestellt wurden. Mit den Wagennummern 93 bis 102 waren die kleinsten Leipziger Wagen bis zu Beginn des elektrischen Straßenbahnbetriebes in Betrieb.

Wolfram Keßler, Wiesenburg (Sachs.)

Von der Hauptbahn zur Sekundärbahn

Die Strecke Niederschlema – Schneeberg

Die Erzgebirgsstadt Schneeberg ist durch eine viele Jahrhunderte währende Tradition bekannt geworden: dem Bergbau. Doch über das Werden und Wachsen der dortigen Eisenbahn ist bisher wenig geschrieben worden. Nachfolgender Beitrag gibt einen Einblick in die wechselvolle Geschichte einer Stichbahn, die kaum über ihren Einzugsbereich bekannt wurde.

Der Bahnbau

Als im Jahre 1853 das Projekt einer Eisenbahn Zwickau – Schwarzenberg, der späteren „Obererzgebirgischen Eisenbahn", realisiert werden sollte, wurden auch die Stadtväter von Schneeberg und Neustädtel aufmerksam. Beide Bergstädte sowie das industriereiche Rödelbach- und Schlemabachtal waren ebenfalls sehr daran interessiert, an diese Strecke angeschlossen zu werden.

Da aber dann Steigungen bis 1:26 in Kauf zu nehmen gewesen wären, entschied man sich für den einfacheren Weg: Die Trasse entstand im Tal der Zwickauer Mulde.

Gleichzeitig wurden den Städten Schneeberg und Neustädtel eine „Zweigeisenbahnlinie" versprochen.

Als dann am 11. Mai 1858 auf der „Obererzgebirgischen Eisenbahn" die ersten Züge fuhren, war der Bahnhof Niederschlema bereits so angelegt worden, daß hier die geplante Stichbahn in die Hauptstrecke einmünden konnte. Noch im gleichen Jahr, am 27. Juli 1858, erfolgte der erste Spatenstich auf dem Gelände des künftigen Bahnhofs Schneeberg-Neustädtel.

Größere Kunstbauten waren nicht erforderlich. Daher ging der Bahnbau recht zügig voran. Am 19. September 1859 wurde die Stichbahn durch einen von der sächsischen TV bT-Lokomotive (spätere IIbT) Nr. 58 mit dem Namen SCHNEEBERG gezogenen Zug eröffnet. Zu ihr gesellte sich bald noch die Lokomotive Nr. 59, die NEUSTÄDTEL. Die beiden 1'Bn2-Tenderlokomotiven, deren vordere Bisselachsen später durch Novotny-Achsen ersetzt wurden, erhielten ab 1892 die Betriebsnummern 1697 und 1698. Die beiden 1859 gebauten Maschinen lieferte die Firma Hartmann. An der 5,2 km langen Zweigstrecke befanden sich die Bahnhöfe Niederschlema, Oberschlema (heute Schlema unterer Bahnhof und oberer Bahnhof) sowie der Endbahnhof Schneeberg-Neustädtel (ab 1939 Schneeberg [Erzgeb.]). Im Jahre 1902 kam noch der Haltepunkt Schneeberg hinzu.

Die Betriebsjahre bis 1945

Auf der Schneeberger Zweigstrecke gab es nach deren Inbetriebnahme kaum nennenswerte Besonderheiten. Der Reiseverkehr stieg recht schnell an. Das aber war auf fast allen sächsischen Strecken mehr oder weniger der Fall. Erwähnenswert ist aber das ständige Drängen der Einwohnerschaft und Stadtväter, die bestehende Bahn in das natürliche Hinterland der Bergstadt, also in Richtung Plauen zu verlängern. Schließlich bestanden mit dem vogtländischen Raum enge Geschäftsbeziehungen, vor allem durch die Stickereiindustrie. Sämtliche Pläne, wozu auch eine Schmalspurbahn gehörte (Schneeberg sollte Spurwechselbahnhof zur 750-mm-Spur werden), lehnte der sächsische Staat ab. Damit stagnierte die industrielle Entwicklung und war schließlich rückläufig. Eine Bahnfahrt von

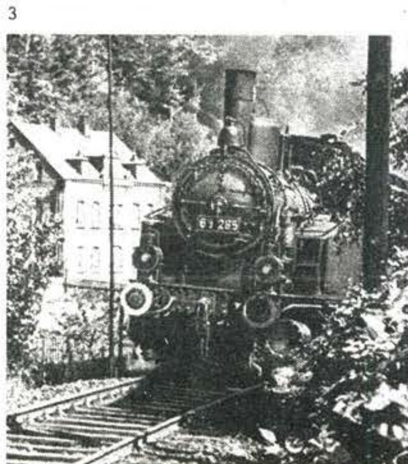
1



2



3



1 Bahnhof Schneeberg-Neustädtel vor 1900 – Blick zum Empfangsgebäude, Güterschuppen und zur Ausfahrt nach Niederschlema.

2 Bahnhof Schneeberg-Neustädtel. An der Laderampe abgestellte Personenwagen eines Sonderzuges zum Heimatfest 1937. Im Hintergrund der Lokschuppen.

3 Lokomotive 89 285 Anfang der 40er Jahre kurz vor der Einfahrt in den Haltepunkt Schneeberg

4 Das großzügig angelegte Empfangsgebäude in Schneeberg-Neustädtel um 1900 – rechts der Güterschuppen. Vor dem Gebäude abgestellt: sächs. Gepäckwagen, 4.-Klasse-Wagen DiSa 74, 2./3.-Klasse-Wagen BCSa 92, 3.-Klasse-Wagen mit Postabteil CPost Sa 72

5 Unfall am 9. April 1926 zwischen Schneeberg-Neustädtel und dem Haltepunkt Schneeberg. Die Lokomotive der Baureihe 91^{3-18} trug zu diesem Zeitpunkt immer noch die preußische Originalbeschriftung.

Plauen nach Schneeberg auf direktem Wege hätte vielleicht zwei bis drei Stunden gedauert; über Zwickau wurde sie zu einer Tagesreise. Besonders empfindliche Verluste entstanden für Schneeberg mit dem Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn im Jahre 1875. Der neu entstandene Verkehrsknoten Aue entwickelte sich sprunghaft und überflügelte bald die Nachbarstädte. Schließlich wurde der Schneeberger Strecke ab 15. Oktoberr 1878 der „Hauptbahnstatus" aberkannt und der Sekundärbahnbetrieb eingeführt. Das bedeutete die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 15 km/h, um Personal für die Bewachung der Bahn einzusparen und damit die Betriebskosten zu reduzieren. Weiterhin wurde der Signaldienst vereinfacht, die – wie man damals zu sagen pflegte – „Barrieren an den Niveauübergängen" beseitigt, und es entfiel die erste Wagenklasse in den Zügen. Als schließlich dann von 1881 bis 1893 die Schmalspurbahn Wilkau – Wilzschhaus eröffnet worden war, hatte man Schneeberg in Eisenbahnfragen ganz „auf Eis" gelegt.

Ab 1920 erhielt die Stichbahn größere Bedeutung durch das aufstrebende Radiumbad Oberschlema. So verkehrte in den 30er Jahren ein Zugteil des Bäderzuges Berlin – Bad Brambach ab Werdau bis Radiumbad Oberschlema. Ebenfalls fuhren aus verschiedenen Richtungen Dieseltriebwagen bis Oberschlema. Über den Lokeinsatz nach Ausmusterung der SCHNEEBERG und NEUSTÄDTEL ist bisher sehr wenig bekannt geworden. Nachgewiesen werden konnte lediglich ein Einsatz der sächs. IIIbT von der ehemaligen Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Ab 1920 verkehrten dann die beiden preußische T 9³-Lokomotiven mit den späteren Nummern 91 675 und 91 1623. Sonderzüge beförderten in den 30er Jahren Lokomotiven der Baureihe 64 (u. a. 64 456). Kurz vor dem zweiten Weltkrieg ersetzte man die 91er durch Lokomotiven der Baureihe 89.2 (ex sächs. VT). Dabei handelte es sich u. a. um die 89 283 (mit Übergangseinrichtung zum Zug), 89 285 und 89 287. Die Lokomotive 89 289 konnte noch am 22. Juli 1945 im Bahnhof Schneeberg beobachtet werden. Ebenfalls im Einsatz war die ab 19. Oktober 1941 zum Bw Aue gehörende 75 530. Über den eingesetzten Wagenpark gibt es nur wenige Angaben. Fest steht aber, daß um 1900 sächsische Gepäckwagen mit außenliegender Treppe, 4.-Klasse-Wagen DiSa 74,2./3.-Klasse-Wagen BCSa 92 sowie 3.-Klasse-Wagen mit Postabteil CPostSa 72 zum Schneeberger Stammwagenpark gehörten.

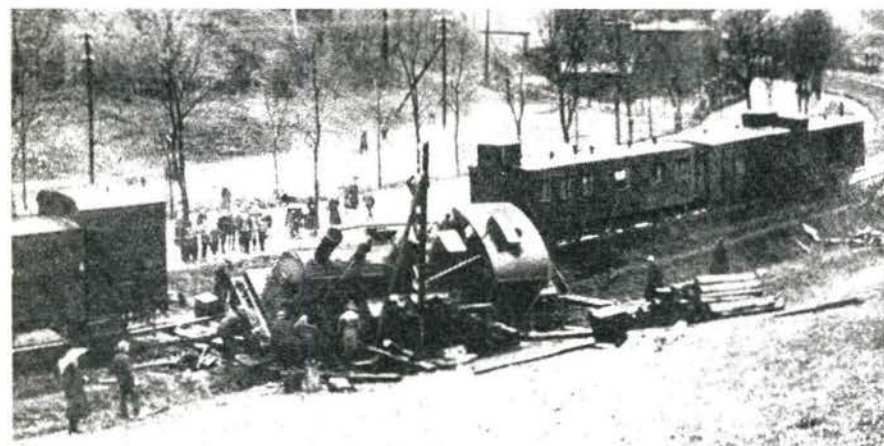
Eine Rarität war der zeitweilig eingesetzte und 1865 von der Nürnberger Firma Klett für die Sächsische Staatsbahn gebaute Personenwagen der späteren Gattung BCSa 65. Es handelte sich dabei um den 2./3.-Klasse-Wagen mit Preßkohlenheizung.

Später gehörten zwei- und vierachsige Abteilwagen sowie zweiachsige Einheitswagen zum täglichen Bild.

4



5



Die letzten Jahrzehnte

Die eigentliche Blütezeit der Strecke begann nach dem zweiten Weltkrieg. Die SDAG Wismut sorgte für eine ständige Steigerung des Berufsverkehrs. Aber auch der Güterverkehr nahm sprunghaft zu und drohte alle Grenzen zu sprengen.

1948 verkehrten täglich 24 Zugpaare im Werkverkehr für die Wismut sowie zwei Zugpaare für den öffentlichen Reiseverkehr. Dazu kamen noch sechs bis zehn Güterzugpaare. Die maximale Durchlaßfähigkeit der Strecke war erreicht und die Kapazität der Abstellgleise in Oberschlema und Schneeberg durch Schichtzüge voll ausgelastet.

Zwischen 1945 und 1947 verkehrte noch einmal eine preußische T 9³, die 91 873. Sie wurde durch die fast bis zur Stillegung des oberen Abschnittes eingesetzte „Hauslok" 94 2092 abgelöst. Durch den intensiven Bergbau kam es ab 1952 im Schlematal zu Senkungserscheinungen, wobei auch das Streckengleis betroffen wurde. Aus Sicherheitsgründen mußte ab 7. April 1952 der Reiseverkehr auf dem Abschnitt Schneeberg – Oberschlema eingestellt werden. Der Güterverkehr folgte am 31. Juli 1952.

Aufgrund der geringen Achsfahrmassen fuhren während der letzten Betriebstage nur noch die „ex-meckl. T 9-Lokomotiven" 91 1925 und 91 1948. Hinzu kam die einzige nach 1945 bei der DR verbliebene ehemalige bay. Gtl 4/5, die 98 1108. Teilweise liefen vor den Lokomotiven beladene Sandwagen, um bei Einbruchgefahr das Lokpersonal zu schützen.

Eine Besonderheit sei auch hier noch erwähnt: Kurz vor Einstellung des Reiseverkehrs zwischen Schneeberg und Oberschlema rollten im Februar und März 1952 die ersten Baumuster der in Görlitz hergestellten Doppelstockwagen bis Schneeberg. Ansonsten waren nach dem zweiten Weltkrieg verschiedene Wagengattungen, u. a. Länderbahnabteilwagen und Behelfspersonenwagen (Mci), anzutreffen. Es wurden sogar ein österreichischer Gepäckwagen und ein zweiachsiger ungarischer Schnellzugwagen beobachtet.

Die Reststrecke Schlema unterer Bahnhof – Schlema oberer Bahnhof war bis Ende der 50er Jahre stark frequentiert. Hier verkehrten vierteilige Doppelstockeinheiten, die in der Mitte mit D-Zugwagen gekoppelt waren (siehe „me"

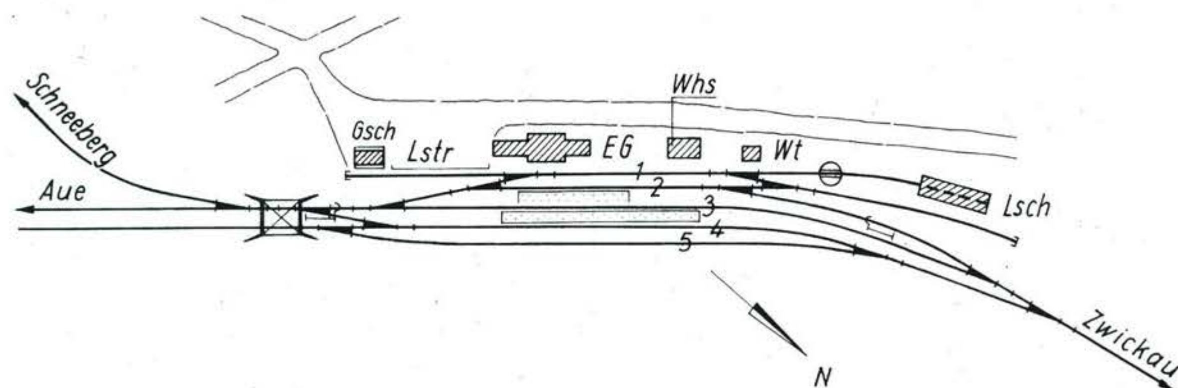
2/85, S. 12) und „Zugfunkanlagen zur Information für die Reisenden erhalten hatten. Ende der 50er Jahre nahm dann das Verkehrsaufkommen auf der Reststrecke ab, da sich der Erzbergbau weiter nach Aue, Niederschlema und Lößnitz verlagert hatte. Den Berufsverkehr der SDAG Wismut übernahmen zum größten Teil Omnibusse des „Werkeigenen Transportbetriebes" (TB).

6 Bahnhof Niederschlema vor 1898
7 Bahnhof Oberschlema im Jahre 1927
8 Endbahnhof Schneeberg-Neustädtel im Jahre 1889
Fotos und Zeichnungen: Martin, Schneeberg (1); Landgraf, Aue (2); Hamann, Schneeberg (3); Sammlung G. Meyer, Aue (4); Stadtarchiv Schneeberg (5); Sammlung Verfasser (6 bis 8)

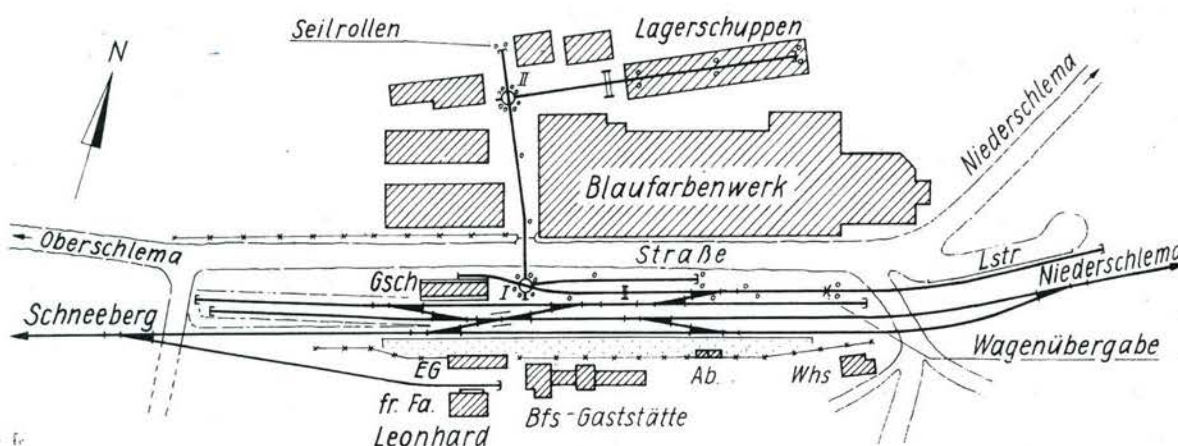
Zum Beginn des Winterfahrplan-Abschnittes 1959/60 wurde der Reiseverkehr dann schließlich ganz eingestellt. Im Jahre 1975 ist die Strecke in ein Anschlußgleis umgewandelt worden.
Nach 1960 fuhren Lokomotiven der Baureihe 58 nach Oberschlema. Heute sind es ausschließlich Dieselloks der Baureihe 106. Im Frühjahr 1982 wurden die Gleisanlagen des früheren oberen Bahnhofs Schlema erneuert sowie eine Entladeanlage für Wohnungsgroßbauplatten errichtet.
Das heutige Anschlußgleis hat nach wie vor große Bedeutung für den Güterverkehr der Bergstadt.

Quellenangaben
(1) Akten des Verwaltungsarchivs der Rbd Dresden, u. a.:
– Kommissionsbericht zur Fortsetzung der Zweigbahn Niederschlema – Schneeberg
– Gleispläne der Stationen der Strecke
– Petitionen der verschiedenen Jahre der Städte Schneeberg und Neustädtel an die Städteversammlung in Dresden
(2) Akten des Stadtarchivs Schneeberg
(3) Unterlagen der Bahnmeisterei Aue
(4) Hans-Georg Ebert: Probleme des Eisenbahnanschlusses von Schneeberg, unveröffentlicht, Stadtarchiv Schneeberg.
(5) Ministerium für Verkehrswesen; Verfügungen und Mitteilungen, Teil Deutsche Reichsbahn, verschiedene Ausgaben
(6) Statistische Berichte über den Betrieb der unter königlich-sächsischen Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privatbahnen, Königlich Sächsisches Finanzministerium Dresden (1869–1916)
(7) H. Golle: Schneeberg – eine siedlungsgeografische Studie Diplomarbeit am geografischen Institut der Technischen Universität Dresden, 1963
(8) Mündliche Berichte von Angehörigen der DR

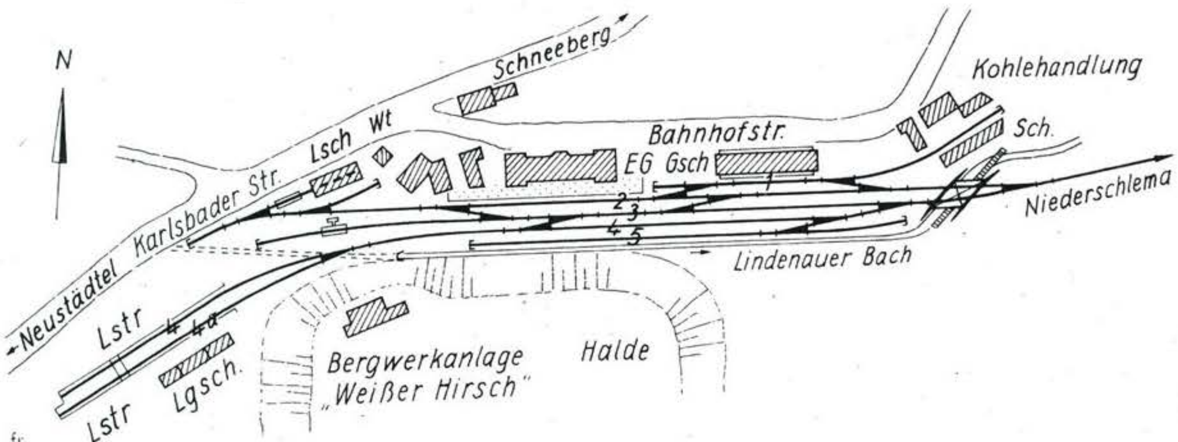
6



7



8



100 Jahre Bahnhof Klingenthal

Am 1. Oktober 1986 war der heutige Klingenthaler Bahnhof genau ein Jahrhundert in Betrieb. Der Zugverkehr wurde zwar schon am Weihnachtsabend 1875 aufgenommen, doch gab es bis dahin nur einen provisorischen Bahnhof.
Bereits im Jahre 1872 wurde in Dresden die private Chemnitz-Adorfer-Eisenbahn-Gesellschaft gegründet, deren Aufgabe darin bestand, auch Klingenthal an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Ab 1875 konnte die insgesamt 122 km lange Chemnitz-Aue-Adorfer-Eisenbahn etappenweise dem Verkehr übergeben werden. Von Aue (347 m ü. NN) bis nach Schöneck, wo mit 757 m ü. NN der höchste Punkt erreicht war, schnaufte der Eröffnungszug am 7. September. An diesem Abschnitt im Tal der Zwickauer Mulde lagen die vogtländischen Stationen Rautenkranz, Jägersgrün und Hammerbrücke. Am 15. November folgte der steile, 17,2 km lange Teil hinunter bis nach Adorf (458 m ü. NN) mit den Bahnhöfen Zwota in Zwotental und Markneukirchen in Siebenbrunn (470 m ü. NN). In Adorf gab es zunächst keine Verbindung zum Staatsbahnhof an der Strecke Plauen – Adorf – Eger. Wegen der „Lücke" von einem Kilometer war natürlich die geplante Verbindung über Klingenthal nach Böhmen von besonderer Bedeutung.
Noch bevor die Strecke im Zwotental fertig war, fuhr am 29. November der erste fahrplanmäßige Zug auf der ebenfalls privaten Linie Zwickau – Falkenstein. Doch am 24. Dezember war es dann soweit: Vom Bahnhof Zwota (676 m ü. NN) wurde der Verkehr auf der 8,3 km langen Strecke zum provisorischen Bahnhof nach Klingenthal (553 m ü. NN) aufgenommen.
Doch die fehlende Eisenbahnverbindung nach Graslitz wirkte sich für die böhmische Musikstadt nachteiliger aus als für die sächsische Grenzgemeinde Klingenthal. Deshalb wurde schließlich dem Bau des Grenzbahnhofs Klingenthal zugestimmt.
Am 1. Oktober 1886 wurden das Bahnhofsgebäude und der 6,9 km lange Streckenabschnitt bis Unter-Graslitz ihrer Bestimmung übergeben.
Die Ergebnisse des ersten Weltkrieges brachte in seinen Ergebnissen auch Veränderungen für die Eisenbahn mit sich. Böhmen war nach dem Zerfall des habsburgischen Reiches ein Teil der ersten tschechoslowakischen Republik geworden. Den Verkehr von Falknov (Falkenau, heute Sokolov) nach Klingenthal übernahm nun die Tschechoslowakische Staatsbahn. Der Klingenthaler Bahnhof gehörte nun teilweise zur Staatsbahndirektion Prag Nord bzw. zur Reichsbahndirektion Dresden.
Als 1938 durch das Münchner Abkommen das sogenannte Sudetenland von Hitlerdeutschland annektiert wurde, fuhr die DR bis zum Ende des zweiten Weltkrieges von Falkenau über Klingenthal und Falkenstein bis Herlasgrün (81,1 km). Im April 1945 besetzten amerikanische Truppen auch das Vogtland und Westböhmen. Der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr zwischen Klingenthal und Markhausen wurde nach 59 Jahren unterbrochen, die Gleisanlagen aber nicht demontiert, weil sie ČSD-Besitz waren. Die Tschechoslowakische Staatsbahn fuhr noch bis zum 17. Mai 1952 bis Hranicná (Markhausen) und legte dann 3,6 km Strecke, die noch zum Abstellen von Güterwagen dienten, still. Die Gleisanlagen sind heute noch vorhanden. Der jetzige Endbahnhof Kraslice (ursprünglich Ober-Graslitz), der nur 4,5 km vom Bahnhof Klingenthal entfernt ist, begeht ebenfalls seinen 100. Geburtstag. Die ehemalige Chemnitz-Aue-Adorfer-Eisenbahn, die den ersten Schienenstrang nach Klingenthal gebracht hatte, existierte in ihrer Gesamtheit nur genau 100 Jahre.
Von 1975 bis 1982 wurde zwischen Blankenthal und Schönheide Ost, vor allem durch den Bau der Trinkwassertalsperre Eibenstock, der Betrieb etappenweise eingestellt. Die Züge von bzw. nach Klingenthal enden bzw. beginnen heute meistens in Zwickau und fahren über Falkenstein – Muldenberg und Zwotental. Die Abbildung zeigt den P 4028 von Zwickau in Klingenthal am 6. Oktober 1965.



Text: W. Pöllmann, Siebenbrunn, Foto: G. Meyer, Aue

Lok-einsätze

Bw Engelsdorf
Lokbestand: 44 1256 (Hzl), 1616 (k), 2398 (Raw), 50 3555 (z), 50 3629 (Hzl in Cw), 52 5448 (E), 5660 (Rep), 8027 (k), 8028 (E), 8073 (k), 8077 (E), 8096, 8103 (k), 8119 (E), 8154 (E), 8168 (Hzl in Cw), 8186 (E).
Täglich sind drei Lokomotiven im Einsatz, eine Maschine steht als Reservelok zur Verfügung.
Umläufe (KBS 502/504): Lr (65623) 6.33, 9.23 Tr; Tr (65624) 11.18, 11.32 Al; Al (Lzz) See; See (53660) 12.56, 14.30 Lr; Lr (55619) 15.46, 16.22 Eg; Eg (66624) 19.07 (sa/so 19.32), 20.48 Lr
(KBS 210): Tu (73640) 6.41, 6.52 Sö; Sö (73633) 8.27, 8.34 Lr;
(KBS 330, Mo/Mi/Do): Lr (65686) 12.28, 12.45 Ld; Ld (Lzz) Lr; Lr (60635) 13.56, 16.40 Gb; Gb (58326) 18.00, 18.53 Lr; Lr (48311) 19.26, 19.40 Ld; Ld (65689) 20.34, 20.50 Lr. *(Di/Fr.):* Ausfall 58326, Gb (Lzv) Lr. *(Sa):* Lr (60635) 13.56, 16.40 Gb; Gb (58326) 18.00, 18.53 Lr. (So): Dispolok. Tr (74626) 7.54, 8.01 See; See (57650) 9.06, 10.10 Lr; Lr (59533) 12.40, 13.40 See; See (Lzv) Lr; Lr (65629) 15.44, 17.52 Tr; Tr (65628) 18.57, 21.24 Lr.
(Sa): Ausfall 57650; Lr (59617) 11.48, 12.12 Gs; Gs (Lzz) Gb; Gb (60342) 15.22, 18.38 Lr.
(So): Ausfall 57650; Lr (59533) 12.40, 13.40 See; See (Lzv) Lr; Lr (65629) 15.32, 17.52 See; See (56655) 17.44, 19.58 Sö; Sö (Lzv) Lr.
Legende: Lr – Engelsdorf, Gb – Großbothen, Tr – Trebsen, Eg – Eilenburg, See – Seelingstädt bei Brandis, Sö – Leipzig-Schönefeld, Ld – Leipzig-Dresdner Bf, Tu – Taucha, Al – Altenhain, Gs – Großsteinberg, Cw – Leipzig-Connewitz.
Mi/Mns (November)

Bw Haldensleben
Lokbestand: 52 8071 (z), 8131 (E), 8136 (z), 8144 (E), 8147 (k), 8150 (Hzl), 8173 (E)
Mu (Oktober)

Bw Angermünde
Lokbestand: 50 3635 (k), 3693 (Hzl), 52 8001, 8024, 8030, 8038, 8053, 8102, 8187 (zum Zerlegen bereitgestellt), 8141.
Der im Heft 10 abgedruckte Umlauf ist noch gültig.
Piet (November)

Baureihe 44
Einige der im Raw „Helmut Scholz" Meiningen aufgearbeiteten Maschinen der BR 44 – Rost – verließen das Werk als Zweizylinder-Lokomotiven. Um die neuerliche Aufarbeitung im Raw zu vereinfachen, wurde bei diesen Umbaulokomotiven der mittlere Zylinder einschließlich Treibstange, Kreuzkopf und Steuerungsantrieb nicht mehr eingebaut. Ebenso ist der Schieber durch einen der Regelbauart ersetzt worden. Die neue Höchstgeschwindigkeit wurde auf 60 km/h festgelegt; für den Zugdienst sind diese Lokomotiven nicht mehr einsetzbar. Bisher betraf das folgende Maschinen: 44 2264 (2/86), 44 2634 (3/86) und 44 1251 (5/86). Der Umbau ist nicht identisch mit dem Abbinden des mittleren Zylinders der 44 1056 (Bw Wismar)!
Rei (November)

Baureihe 244
Nachdem in den letzten Jahren bereits ausgemusterte elektrische Lokomotiven der Baureihe 204 als Weichenheizlokomotiven eingesetzt wurden, betrifft dies nun auch die Baureihe 244: 244 049 und 068 im Bf Reichenbach (Vogtl.), umgesetzt vom Bahnstromwerk Karl-Marx-Stadt, sowie die 244 113 im Rangierbf Berlin-Pankow.
Rei (November)

Bw Halle-P
Lokbestand: 218 019, 031 (nach E7 mit Zierstreifen), 244 048, 103, 124, 128, 148.
1979 erhielt das BKK Bitterfeld die 254 057 (neue Nummer 1-1121) und 058 (1-1122), im Jahre 1983 die 089 (1-1121, zweite Besetzung) und 082 (1-1179); die ex 254 057 hatte 1982 einen Unfall und wurde 1983 zerlegt.
Mark/Rei (November)

Dr. Michael Huth (DMV), Dresden

Kontinuität – Unterpfand des Erfolges

Über das 16. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner"

Das 16. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" führte diesmal 19 Mannschaften mit ihren Exponaten nach Friedrichroda im Bezirk Erfurt. Bei Bezirksvergleichen, an denen 66 Mannschaften mit 81 Exponaten teilgenommen hatten, wurde mit der Verleihung von Diplomen der Bezirksvorstände unseres Verbandes gleichzeitig die Delegierung dazu ausgesprochen.

Wertschätzung auch außerhalb des DMV

Die Atmosphäre in Friedrichroda war durch die sehr günstigen Voraussetzungen bestimmt, die wir im Zentralen Pionierlager „Georgi Dimitroff" vorgefunden hatten. Zum Eröffnungsappell konnten die Vertreter des gesellschaftlichen Lebens der Stadt, der Bezirksleitung Erfurt der FDJ und des Bezirkskabinetts für außerunterrichtliche Tätigkeit Erfurt herzlich begrüßt werden. An der abschließenden Auszeichnungsveranstaltung haben leitende Genossen der Reichsbahndirektion Erfurt mit ihrem Präsidenten Dr. Schurig und verantwortliche Kader des Zentralrates der FDJ, des Ministeriums für Volksbildung und des Ministeriums für Verkehrswesen teilgenommen. Das ist zugleich ein Beweis dafür, daß die Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" eine große Wertschätzung und Anerkennung bei den staats- und wirtschaftsleitenden Organen und dem Zentralrat der FDJ erfahren.

Ein Wermutstropfen war lediglich das anhaltende Regenwetter, welches das kleine und große Rahmenprogramm mit der Bastelstraße, den Besuch der AG 4/54 Friedrichroda, der Marienglashöhle, des Betriebsfeldes der Ingenieurschule für Transporttechnik, des Betriebsteiles Gotha des Raw Delitzsch und die Sonderfahrt mit Fotohalten auf der Thüringerwaldbahn beeinflußte.

Da die Teilnehmer des Spezialistentreffens diesen Witterungsunbilden eine ausgezeichnete Disziplin entgegenstellten, ließen die vielen neuen Einblicke und Erkenntnisse sowie der intensive Erfahrungsaustausch während des Rahmenprogramms die nassen Schuhe und Kleidungsstücke schnell in Vergessenheit geraten.

Wieder Spitzenreiter dabei

Traditionsgemäß wollen wir an dieser Stelle die Statistik vervollständigen.

Mit 19 Exponaten wurden die Möglichkeiten in bezug auf die Anzahl der teilnehmenden Mannschaften nicht vollständig ausgeschöpft. Das ist vor allem auf die geringe Beteiligung von Jugendgruppen des Bezirksvorstandes Erfurt an den Bezirkstreffen zurückzuführen, die mehr als die Verleihung eines Diploms durch die bezirkliche Jury nicht zuließ. Mit der Verteilung der Exponate auf die Kategorien A (Modelle, Modellbautechnologien) und D (Dokumentationen) mit je neun sowie die Kategorie E (Neuererleistungen) mit einem Exponat ist eine nicht übersehbare Polarisation in den fünf zugelassenen Exponatengruppen eingetreten, auf die noch einzugehen ist.

Die Aufteilung der Exponate nach Altersgruppen (fünf in der Gruppe bis 14 Jahre, 14 in der Gruppe bis 18 Jahre) verdeutlicht erneut die statistische Entwicklung entsprechend einer Fieberkurve. Daraus läßt sich schlußfolgern, daß die Praxis härter ist als unsere wiederholten Forderungen, diesen Anteil zu erhöhen. Diese Forderung muß daher stärker den Charakter eines Appells an die Jugendkommissionen der Bezirke annehmen, sich mit den tieferen Ursachen zu beschäftigen sowie Vorschläge und neue Orientierungen zu erarbeiten.

Dieses Spezialistentreffen zeigte, daß einerseits die Spitzenreiter vergangener Jahre erneut die Diplome unter sich ausmachten, weil sie ihre bewährten, langjährigen und inhaltlichen Schwerpunkte, Methoden und Verfahren beibehielten, teilweise weiter vertieften und gemäß der aktuellen Aufgabenstellungen des Pionier- und FDJ-Auftrages modifizierten. Andererseits haben sich „Neulinge" in der Gruppe der Diplomträger plaziert, weil sie ergebnisträchtige Techniken und Anschauungsmittel von Spitzenreitern vergangener Jahre wirkungsvoll übernommen haben. Die AG 5/14 Saßnitz setzte ihre bewährte Arbeit an Dokumentationen fort und präsentierte das brennend aktuelle Thema „Eisenbahnfähren in Geschichte und Gegenwart". Wiederum waren Art und Weise der Darstellungsmittel originell, die Fakten sorgfältig ausgewählt und die Verteidiger souverän in der Darlegung von Zielstellung und Hintergründen ihres Exponates. Analoges ist für die AG 6/46 Merseburg festzustellen, die ein weiteres Mal zahlreiche Beispiele zum Einsatz von Holz- und Plasteabfällen für die vorbildgetreue Gestaltung von Geländeabschnitten anschaulich offerierte. So entstanden eine Chemieanlage und auch einige Spezialgüterwagen-Aufbauten unter anderem aus verschiedenen bearbeiteten Holzteilen – dazu gehörte auch ein altes Stuhlbein –, Plasterohrabfällen verschiedener Durchmesser oder Brückenbauteilen der bekannten MAMOS-Bausätze. Das schon auf Spezialistentreffen vorgestellte Anschauungsmittel „Dia-Ton-Vortrag" war der Schlüssel zum Erfolg für die Freunde der Pioniereisenbahn Leipzig. Die Arbeit „Schmalspurbahnen – Technische Denkmäler" war mit Hilfe der inzwischen zahlreichen Fachliteratur und Ideenreichtum aufbereitet, weit entfernt von einer ermüdenden Aufzählung technischer Details zu einem populärwissenschaftlichen Vortrag gestaltet. Er vermittelt dem Uneingeweihten einen sehr anschaulichen Einblick in dieses Metier. Zugleich als

1



Anstoß gedacht für Reisen in die landschaftlich reizvollen Gegenden unserer Heimat, die durch die noch heute verkehrenden dem Reiseverkehr dienenden Schmalspurbahnen erschlossen werden. Daß die populärwissenschaftliche Darstellung eines Themas dennoch Tiefenkenntnis der Verfasser voraussetzt, wurde während der Verteidigung deutlich unterstrichen.
Da auch die Jugendfreunde der Arbeitsgemeinschaften 3/12 und 3/95 des Bezirksvorstandes Dresden die detaillierten Fragen der Jury prompt, ohne Scheu und vorbehaltlos mit soliden Fachkenntnissen beantworteten, wurden sie die weiteren zwei Diplomträger. Mit dem Exponat „Modellbautechnologie – Bäume" haben die Freunde der AG 3/12 keinen absolut neuen Weg beschritten. Bekanntes mit einzelnen Ideen verfeinert und die exakte Darstellung des technologischen Prozesses brachten hier den Erfolg. Das gilt auch sinngemäß für das Exponat „Modellbautechnologie – Gelände" der Jugendfreunde aus der AG 3/95. Es ist im Rahmen dieses Beitrages nicht möglich, alle Exponate genauer darzustellen. Wir müssen uns darauf beschränken, weitere Wesensmerkmale dieses Spezialistentreffens zu bestimmen.

2



1 Günter Fromm – ein erfahrener Modellbauer – diskutiert mit den Jugendlichen über den vorbildgerechten Bau bzw. Umbau von Gebäuden. Jeder Tip findet bei den jungen Modelleisenbahnern großes Interesse.

2 Für die besten Exponate wurden die Vertreter der jeweiligen Arbeitsgemeinschaften ausgezeichnet. U. B. z. den Stellvertretenden Direktor für Studentenangelegenheiten der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha Edgar Seidel (r.) bei der Übergabe eines Ehrengeschenkes dieser Bildungseinrichtung.

Fotos: G. Sauerbrey, Erfurt

Modelleisenbahner und Kunst

Die Jury war – wie bereits öfter – gezwungen, ein Exponat aus der Wertung zu nehmen. Diesmal aber mit einer positiven Zielrichtung. Der Jugendclub Hornig aus Wittenberge beteiligte sich mit dem Exponat „Künstlerische Zuarbeit zur Modelleisenbahn". Die jungen Künstler berichteten über die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen der AG „Junge Graphiker" und der AG „Junge Modelleisenbahner".
Sie legten als Beweis einen Landschaftsfries und eine Reihe von Linolschnitten zu Dampflokomotiven vor, die in der Genauigkeit der Proportionen und der Strichführung beeindruckten. Wir können diese Linolschnitte für die Ausgestaltung von Urkunden und Einladungskarten zur Nachnutzung unbedingt weiterempfehlen.
Interessenten müßten sich beim Kollegen Wichmann, Tivolistr. 26, Wittenberge, 2900, melden. Da jedoch ein solches Exponat nicht den Ausschreibungs- und Bewertungsregeln entspricht, konnte ihm nur ein Anerkennungspreis zuerkannt werden. Als ein weiterer Wesenszug dieses Spezialistentreffens wäre das ernsthafte Bemühen zu nennen, Marktlücken im Modellbahnhandel zu schließen, ohne etwa eine Kleinserienproduktion zu konzipieren. Hierbei geht es um das Decken des Eigenbedarfs und Vermitteln von Erfahrungen. Das wurde neben den bereits genannten AG 6/46 und 3/12 auch durch die AG 1/29 (ebenfalls Technologie zur Herstellung von Bäumen) und die AG 6/58 Leipzig-Grünau mit dem Exponat „Lückenbebauung" bewiesen. Bei dem Exponat „Lückenbebauung" wurden aus der Kombination von MAMOS-Bausätzen „neue" Bauwerke geschaffen. Spezialisten kritisierten die Vermischung von Baustilen. Die Jury gab der Idee und der Nachnutzungsfähigkeit den höheren Stellenwert.
Außerdem wurde deutlich, daß Dia-Ton-Vorträge durch begleitende Dokumentationen – wie Mappen, Tafeln und Anlagenausschnitte – eine bedeutende Aufwertung und Verbesserung erfahren können. Als gelungen muß diese Kombination bei der AG 6/52 Leipzig mit ihrer Dokumentation „150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn" (LDE) angesehen werden. Beispielgebend ist die Idee der AG 4/42 Suhl, den Dia-Ton-Vortrag „Berufe bei der DR" mit einer Demonstration so wichtiger Tätigkeiten wie Lokomotivführer, Stellwerkmeister, Rangierleiter auf einer Modellbahnanlage durch praktische Vorführung zu untersetzen. Allerdings erfordert diese Idee auch die notwendige Präzision bei ihrer Realisierung.

Sind nur Neuigkeiten gefragt?

Noch etwas bedarf der Erwähnung! Es gab diesmal keine absolute Neuheit, kein Exponat, das sich durch auffallende Orginalität auszeichnete. Ist das eine Folge der oben genannten Polarisation der Kategorien? Ist eine solche Erwartungshaltung, daß jedes Spezialistentreffen absolut Neues präsentieren muß, objektiv überhaupt gerechtfertigt? Diese Fragen sollten die Betreffenden zum Nachdenken anregen und werden Gegenstand einer Auswertung des Spezialistentreffens in der Jugendkommission des Präsidiums sein.
Welche Schlußfolgerungen können unabhängig davon nun heute schon gezogen werden?
1. Zielstellung und Ablauf des Spezialistentreffens entsprachen voll und ganz der politisch-pädagogischen Orientierung zur staatsbürgerlichen Erziehung der Schuljugend. Das wurde durch Experteneinschätzungen aus dem Kreis der Ehrengäste bekräftigt. Daher sollte schon jetzt, dem Aufruf zum 17. Spezialistentreffen vorgreifend, mit der Umsetzung des Pionier- und FDJ-Auftrages für die Schuljahre 1986/87 und 1987/88 begonnen werden.
2. Die öffentliche Verteidigung der Exponate vor einem großen Kreis der Teilnehmer sollte unverändert vordringliche Zielstellung der Veranstalter und Organisatoren sein. Trotz hervorragender Bedingungen in Friedrichroda konnte diese Zielstellung nicht optimal erfüllt werden.
3. Die Chronik des Spezialistentreffens muß künftig noch sorgfältiger geführt werden, denn es wird in zunehmendem Maße Exponate geben, die über einen Wettkampfzeitraum hinaus angelegt sind und ein mehrmaliges Auftreten rechtfertigen.
4. Die Exponate lieferten zahlreiche Ansatzpunkte für eine interessante Gestaltung der JUNIOR-Seite unserer Zeitschrift, so daß die Arbeitsgemeinschaften auch entsprechende Initiativen ergreifen sollten.
Diese Nachbetrachtung kann nicht abgeschlossen werden, ohne für die Mühe und den Fleiß der Organisatoren des Bezirksvorstandes Erfurt und der AG 4/54 Friedrichroda zu danken. Mit vielen Anregungen und Ideen im Gepäck, mit Stolz auf die erreichten Ergebnisse sind wir in die Heimatorte zurückgekehrt.



Hallo, liebe Freunde! Da sind wir wieder mit unserer JUNIOR-Seite. Natürlich sind für Euch auch die beiden vorangehenden Seiten gedacht, auf denen wir über das diesjährige Spezialistenlager in Friedrichroda berichten.
Wir haben uns sehr über die vielen Briefe und Meinungen zur letzten JUNIOR-Seite im „me" 8/1986 gefreut und uns vorgenommen, Euch auch 1987 nicht zu enttäuschen. Heute nun stellt Harald Pietrzok einen „neuen" Güterwagen vor, und vielleicht probiert Ihr diesen Umbau schon während der Weihnachtsferien! Ja, und dann wollen wir Euch auf zwei Veranstaltungen aufmerksam machen, von denen Ihr bestimmt Anregungen mit nach Hause nehmen könnt. Wir wünschen Euch ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr! – Euer

Willy

Mitfahrer gesucht!

Ein Hinweis für unsere Leser in und um Dresden. Die Arbeitsgemeinschaft 3/55 Kreischa wird zu ihrer nächsten Ausstellung im Februar 1987 (Winterferien) eine Überraschung bieten. Und zwar könnt Ihr dann selbst einmal Fahrdienstleiter spielen und auf der im Heft 10/1986 vorgestellten Gemeinschaftsanlage sogar eigene Fahrzeuge einsetzen. Na, ist das nicht ein tolles Angebot? Ihr könnt Euch schon heute den Termin notieren: 23. Februar 1987, 15 bis 19 Uhr, AG 3/55, Kreischa, Gasthof „Erbgericht"!

Geburtstagsfeier

Die Berliner AG 1/13 „Weinbergsweg" wird im Januar 25 Jahre alt und lädt Euch zur Jubiläumsausstellung, die vom 7. bis 19. Januar im Kreiskulturhaus „Prater" in Berlin-Prenzlauer Berg stattfindet, herzlich ein! Dann wird wieder die große H0-Gemeinschaftsanlage mit den vielen Motiven unserer Hauptstadt zu sehen sein. Außerdem stellen sich Dresdner Modellbahnfreunde mit einer Anlage vor.
Dann sind noch zahlreiche Vitrinenmodelle, einige philatelistische Exponate, richtige Eisenbahnaktien sowie 'ne Menge aktueller Informationen über den Verkehr in und um unser 750jähriges Berlin ausgestellt. Natürlich gibt es auch im Jubiläumsjahr einen Sonderstempel und Souvenirbelege ... Geöffnet ist diese schon traditionelle Modelleisenbahn-Ausstellung täglich von 14 Uhr bis 19 Uhr, an den Wochenenden sogar schon ab 10 Uhr. Und all diejenigen, die nicht vorbeikommen können, sollten sich aber den 18. Januar merken: Dann heißt es im Berliner Rundfunk „Von Sieben bis Zehn in Spreeathen" – und zwar live aus der Modellbahn-Ausstellung!

Aus unserem Modellbahn-Raw

Wir möchten Euch heute einen Güterwagen in der Nenngröße TT vorstellen, den Ihr ganz einfach nachbauen könnt. Harald Pietrzok, Zossen, gibt Euch einige praktische Hinweise, wie dieses Modell entsteht ...
Wir benötigen für diesen O-Wagen in Stahlbauweise einen ausgedienten Klappdeckelwagen (Art.-Nr. 4710). Am besten, Ihr sucht Euch einen defekten heraus. Wer von Euch nämlich diesen Klappdeckelwagen auf seiner Heimanlage einsetzt, kann sicher bestätigen, wie leicht die Klappen abbrechen und dann verlorengehen. Es ist nicht unbedingt notwendig, einen neuen Wagen für diesen Umbau zu opfern. Vielleicht könnt Ihr auch bis zum nächsten DMV-Tauschmarkt warten oder unter Euren Freunden herumfragen.
Zunächst entfernen wir den Mittelsteg sowie alle (noch) vorhandenen Klappen. Achtung, nicht wegwerfen! Hebt Euch die Klappen für Reparaturen auf! Erst jetzt könnt Ihr die „Giebel" der Stirnwände bis auf Seitenwandhöhe entweder abfeilen oder auch absägen. Danach sind die Schnittkanten sauber zu verschleifen, so daß die Seitenwände nahtlos in die Stirnwände übergehen. Ja, und das war's dann auch schon, der Umbau ist beendet.
Es erscheint allerdings ratsam, den „Neuen" mit einer Bodenplatte auszurüsten. Am besten, Ihr nehmt hierfür ein Stück grau oder braun eingefärbten Zeichenkarton bzw. sucht ein geeignetes Ladegut. So versteckt Ihr die Ballastplatte! Zwar sollten nun noch die Bezeichnung des Wagens von „Kmm" in „Omv" bzw. die Wagennummer geändert werden, aber das „muß" nicht sein. Es genügt, die falsche Bezeichnung „Kmm" mit einem Glasfaserstift abzukratzen.
Wenn Ihr genau aufpaßt, entdeckt Ihr solche Vorbilder bestimmt im nächsten Güterzug! Und wer von unseren H0-Modellbahnfreunden noch einen der seltenen PIKO-Wagen (Art.-Nr. 425/5) besitzt, könnte ebenfalls einen ähnlichen Umbau in Angriff nehmen.

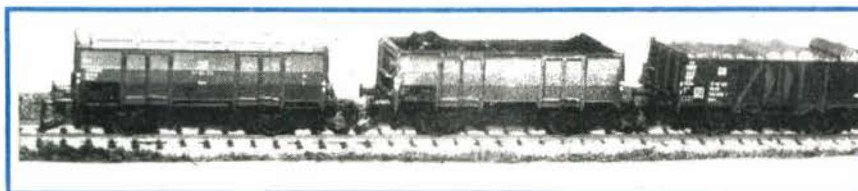
1 Der umgebaute (Klappdeckel-) O-Wagen noch mit ursprünglicher Wagenbezeichnung
2 Der neue O-Wagen mit Ladegut im Vergleich zu einem handelsüblichen Klappdeckel- bzw. O-Wagen
3 Stirnansicht – die schraffierte Fläche der Stirnwand ist zu entfernen

Fotos und Zeichnung: H. Pietrzok, Zossen

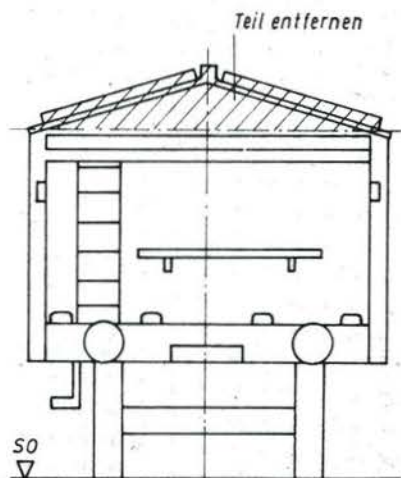
1



2



3



Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (6. Teil und Schluß)

Von 1966 bis heute

Die betrieblichen Merkmale der Reisezugwagen, die in der 5. und 6. sowie 7. und 8. Ziffer der Wagennummer verschlüsselt sind, wurden nur geringfügig geändert und sind im wesentlichen Präzisierungen hinsichtlich neuer Fahrzeugtypen und der Heizungsbauart bzw. der Fahrzeuggeschwindigkeit. Innerhalb der Gattungszeichen wurden nur die Nebenzeichen ergänzt. So z. B. durch das Nebenzeichen

ee   Reisezugwagen, die für eine zentrale Energieversorgung aus der Zugsammelschiene eingerichtet sind.

Die Einteilung der Reisezugwagen nach Typen, wie sie im Jahre 1951 (vgl. „me" 7/86 S. 14) eingeführt wurde, entsprach mit der Einführung der sechsstelligen Wagennummer für die DR-Reisezugwagen nicht mehr dem notwendigen Informationsbedarf. Die Ordnung der Reisezugwagen wurde nun für alle Verwendungszwecke durch die ersten drei Ziffern der Wagennummer, der sogenannten Stammnummer, erreicht. Für die Zuordnung der Fahrzeuge mit der zwölfstelligen internationalen einheitlichen Wagennummer zur bisherigen Stammnummer existierten in der Übergangszeit Zuordnungslisten, die 1967 gesondert veröffentlicht und in die Personenwagenvorschriften der Deutschen Reichsbahn eingearbeitet wurden. Diese Zuordnungslisten besaßen z. B. folgenden Aufbau (Auswahl):

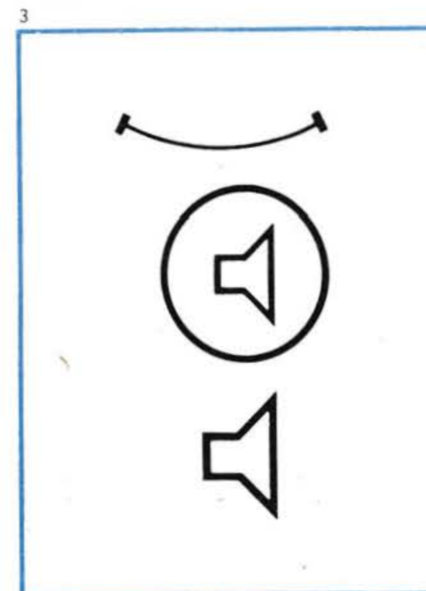
Nummernreihe der einheitlichen Kennzeichnung der Reisezugwagen	Gattungszeichen alt	neu	bisherige Stammnummer
50 50 23-24 000-990 }	Bag	B3g	352, 353
50 50 23-25 000-319 }			354, 355
50 50 24-21 000-999	Baai	Bi	300, 310, 311, 320 (Holzbauart)
50 50 26-11 001-450 26-14	DBv	DB 13	150
51 50 20-13 046-142	Bü	B4üp	240
51 50 60-40 005-020	WLAg	WLA4g	054
57 50 28-25 046-142	Bg	B4g	203
57 50 28-25 000-999	Bghwe	B4mge	260
57 50-29-14 000-184	Bghe	B4mge	250

Aber auch dieses Stammnummern-System genügte den Anforderungen auf die Dauer nicht mehr. Ab 1983 wurden daher in Anlehnung an die Gattungsschlüsselnummern für Güterwagen auch für Reisezugwagen vierstellige Gattungsschlüsselnummern und damit ein neues Ordnungssystem eingeführt. Dieses Ordnungssystem ist für die EDVgerechte Aufbereitung geeignet und stützt sich im Prinzip auf die Verwendung der fünften bis achten Ziffer der einheitlichen zwölfstelligen Wagennummer (auch Wagenkennzeichnung WKZ). Bei der Festlegung der Gattungs-

1



3



4



1 Seitenwandspiegel an einem Wagen mit der Gattungsschlüsselnummer 1942
Legende, siehe Abb. 5 1–28, 2–30 und 31, 3–15, 4–34, 5–35

2 RIC-Raster an einem Wagen der Gattungsschlüsselnummer 1942 mit Angabe der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Fährfähigkeit und Fährlinien sowie der E-Heizungsbauarten

3 Anschriften für Lautsprechereinrichtungen, siehe Abb. 5, Position 11

4 Im Jahre 1957 versuchsweise und nur an wenigen Wagen angebrachtes Eigentumsmerkmal

Illustrationen: Sammlung des Verfassers (3, 4 und 5), I. Migura, Berlin (1 und 2)

2



schlüsselnummer ist berücksichtigt worden, daß die Baulose bestimmter Reisezugwagenserien auseinandergehalten werden können. Ist dies bei größeren Stückzahlen an Hand der WKZ nicht möglich, kann die vierte Ziffer des Gattungsschlüssels von der achten Ziffer der WKZ abweichen.
Zur genauen Bestimmung eines Reisezugwagens ist es beim Vorbild wie beim Modell erforderlich, nicht nur die Gattungsbezeichnung, sondern zusätzlich den Gattungsschlüssel, der je weitgehend mit den betrieblichen Merkmalen **(00-00)** identisch ist, anzugeben. Hier einige Beispiele:

Gattungsschlüssel	Gattung	WKZ (5. bis 8. Stelle)	Bemerkungen
2325	Bag	23-24 23-25	dreiachs. Reko-Wagen Halberstadt 1960–63 ohne E-Heizung
2815	Bghw	28-12 28-13 28-14 28-15	vierachs. Reko-Wagen Halberstadt 1967–77
1940	Ame	19-40	Typ B, Bautzen 1964
1941	Ame	19-40	Typ Y, Bautzen 1969
1942	Ame	19-40	Städteexpreßzugwagen Bautzen 1976

Wie im Jahre 1967 wurden zur einfacheren Handhabung und zur schnellen Einführung Zuordnungslisten der alten Stammnummern zu den neuen Gattungsschlüsselnummern aufgestellt. Das für die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn übliche Eigentumsmerkmal blieb in der Wagenmitte mit

den unterhalb des Fensterbandes angebrachten großen Buchstaben „DR" verbindlich. Aber auch hier sind experimentelle Abweichungen nachweisbar; so wurden im Jahre 1957 an einigen Reisezugwagen die Buchstaben DR mit der Umschrift Deutsche Demokratische Republik versehen und bei den 1986 in Dienst gestellten Großraumwagen aus dem VEB Waggonbau Bautzen das Eigentumsmerkmal aus Gestaltungsgründen an die linke Seitenwandhälfte in die Nähe der Einstiegtür versetzt.

Die Außenfarbgebung der Reisezugwagen war bis zum Jahre 1982 bis auf wenige Ausnahmen konstant dunkelgrün. In den Jahren 1979 bis 1982 wurden mehrere Reisezugwagen versuchsweise mit unterschiedlichen zweifarbigen Anstrichen versehen.

Es wurden folgende Varianten erprobt:

Dach	Fensterbereich	untere Seitenwand
hellgrau	elfenbein	ultramarin
hellgrau	elfenbein	smaragd
hellgrau	dunkelgrün	elfenbein
rehbraun	elfenbein	dunkelgrün
rehbraun	dunkelgrün	elfenbein
rehbraun	elfenbein	smaragd

Nach Beurteilung der gestalterischen Gesichtspunkte und der Zweckmäßigkeit für die Außenreinigungstechnologie wurden 1981 Festlegungen getroffen, die ab 1982 bzw. für einige Wagengattungen ab 1984 anzuwenden sind (siehe Seite 23). Anschriften und Kennzeichnungen werden in der Regel in hellelfenbein, gelegentlich auch in schwarzer Farbe angebracht. Die Erkennungsstreifen für die 1. Klasse und der Erkennungsstreifen für die Stirnwände der Wendezugsteuerwagen werden orange ausgeführt.

Da die neue Farbgebung nur bei einer fälligen Erneuerung des Anstrichs angebracht werden kann, wird die gesamte Umstellung, wie dies auch in anderen vergleichbaren Perioden der Eisenbahngeschichte der Fall war, noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Die Unterschiede in den Anschriften und im Anstrich der Reisezugwagen sowie die Kenntnis der Einführungstermine einzelner Änderungen ermöglichen eine zeitlich verhältnismäßig genaue Einordnung von Reisezugwagen in den einzelnen Epochen und ermöglichen eine Aussage darüber, welche Reisezugwagen mit unterschiedlichen Anstrichen und Anschriften ggf. gleichzeitig im Netz verkehrten bzw. stilecht auf der Modellbahnanlage eingesetzt werden können.

Quellenangaben

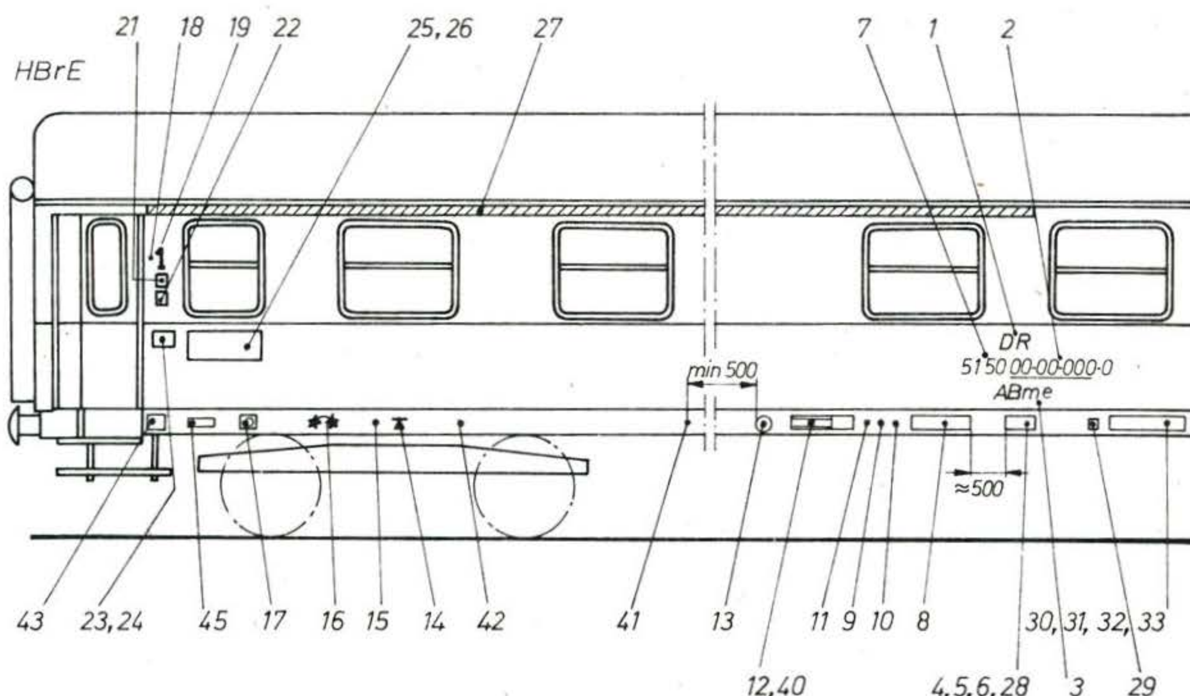
(1) Personenwagenvorschriften (PWV) der DR, DV 409, gültig ab 1. 7. 1969
(2) Niederschrift über die 8. Beratung des PWV-Ausschusses der DR vom Oktober 1966
(3) UIC-Merkblatt 438-1, 1. Ausgabe vom 1. 10. 1966
(4) Arbeitsblatt für die sozialistische Berufsbildung im Verkehrswesen, Nr. 1.6.1.2., Ausgabe 1982
(5) Habel; Hensel; Schmager: Taschenbuch Technischer Wagendienst, 2. Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
(6) Verzeichnis der vierstelligen Gattungsschlüsselnummern auf der Basis der zwölfstelligen Wagenkennzeichnung, ZfIV-IfE, Stand vom 30. 4. 1983
(7) Dienstanweisung über die Beheimatung der Reisezug- und Güterwagen der DR, DA 031, Ausgabe 1954
(8) Außenfarbgebung bei Reisezugwagen der DR (Farbauswahl), MfV/Hv W vom 21. 7. 1981
(9) Arbeitsblatt für die sozialistische Berufsbildung im Verkehrswesen, Nr. 1.6.1.2. „Anschriften an Reisezugwagen", Stand 1982

5 Mögliche Anschriften an einem Reisezugwagen der DR, Erklärung entspricht den Personenwagenvorschriften der DR

Legende

1 – Eigentumsmerkmal 2 – Wagennummer 3 – Gattungszeichen, 4, 5, 6 – Eigen- und Gesamtmasse, Sitzplätze bzw. bei Bahndienstwagen nur die Eigenmasse 7 – Seitenwandspiegel, 8 – Heimatbahnhof, 9 – Zeichen für durchgehende Hauptluftleitung, 10 – Zeichen für zentrale Türschließeinrichtung, 11 – Zeichen für Lautsprechereinrichtung 12 – RIC-Raster, 13 – MC-Zeichen, 14 – Zeichen für Anhebestelle , 15 – Achs- bzw. Drehzapfenabstand, 16 – ggf. Verbotszeichen für das Befahren von Ablaufbergen, 17 – Füll- und Entleerungseinrichtung für Wasser, 18 – Informationsband, 19, 20 – Klassenbezeichnung, 21, 22 – Raucher- bzw. Nichtraucherkennzeichnung, 23, 24 – Schilderhaken und äußeres Richtungsnummernschild, 25, 26, 49 – Schilderhaken und Wagenlaufschild, 27 – Farbkennstreifen für die 1. Klasse, 28 – Eigen- und Gesamtmasse/Tragfähigkeit, 29 – Zeichen für R-Bremse, 30 – Bremsbauart, 31 – Bremsgewicht, 32 – Zeichen für Verbundstoff-Bremssohlen, 33 – Zeichen für Scheibenbremse, 34 – Länge über Puffer (LüP), 35 – REV-Zeichen (Revisionsanschrift), 36 – Zeichen für Wagen ohne Bremsgestängesteller, 37 – Feld für Schadzettel, 40 – Fahrzeuggeschwindigkeit, 41 – Heizungsbauart, 42 – Feld für Kennzeichnung von Sondereinrichtungen, 43 – Piktogramm für Handbremse, 45 – Handbremsgewicht, 46 – RUO-Raster (für Zwischenuntersuchung im Bww), 47 – Schmierraster für Wagen mit Gleitachslagern, 48 – Zeichen für Sommer- und Winterachsenöl, 50 – Bei Sonder- bzw. Bahndienstwagen Anschrift des Verwendungszwecks, 51 – Fabrikschild/Werkschild, 52 – zusätzliches Schild für Wagennummer und Gattungszeichen, 53 – Garantiefrist, 54 – Hauptluftleitung, 55 – Hauptluftbehälterleitung.

5



1. Schnellzugwagen

	Stamm-Nr.	Gattungsschlüssel-Nr.
Typ B/Y, A-, B- und AB-Wagen 252, 254	252, 254	1940, 1941, 1942, 1980, 2040, 2041 2045, 2080, 2940 3940, 3941, 3945, 3980, 8240, 5940, 5941
Bmhe, Bauart Halberstadt	262	2115, 2130, 2140, 2145
Modernisierungswagen A-, AB- und B-Wagen, die für 140 km/h geeignet sind.	251	1713, 1714, 2913, 2914
BDms	252	siehe oben
Brge	251	siehe oben
BDghwse	261	8215
Dach: rehbraun Farbnummer	0247	
Fensterbereich: elfenbein Farbnummer	0220	
Stirn- und untere Seitenwände: chromoxydgrün	2235	

2. Schlaf- und Speisewagen
(ausgenommen Speisewagen der Städteexpreßzüge)

	Stamm-Nr.	Gattungsschlüssel-Nr.
	054	7040, 7041, 7042, 7043, 8640,
	055	8840
Dach: rehbraun Farbnummer	0247	
Stirn- und Seitenwände: bordeaux Farbnummer	0775	

3. Reisezugwagen der Städteexpreßzüge
(einschließlich der dazugehörigen Speisewagen, Stamm- und Gattungsschlüssel-Nr. wie unter 1.)

Dach: rehbraun Farbnummer	0247
Fensterbereich: elfenbein Farbnummer	0220
Stirn- und untere Seitenwände: orange Farbnummer	0408

Übrige einstöckige Reisezugwagen,
(einschließlich Sonder- und Bahndienstwagen)

Dach rehbraun Farbnummer	0247
Stirn- und Seitenwände: chromoxydgrün Farbnummer	2235

5. Doppelstöckige Reisezugwagen
(ausgenommen Doppelstock-Standard-Einzelwagen)

Stamm-Nr.	Gattungsschlüsselnummer
150	2610, 2620
151	2613, 2614, 2617, 2621, 2623, 2626
153	2630, 2633, 2635
Dach: rehbraun	Farbnummer 0247
Stirn- und Seitenwände: chromoxydgrün	Farbnummer 2235
Bodenwanne: schwarz	Farbnummer 1010
Zierstreifen: hellelfenbein	Farbnummer 0210

6. Doppelstock-Standard-Einzelwagen
(ausgenommen im Berliner S-Bahnverkehr)

Stamm-Nr.	Gattungsschlüsselnummer	
154	2511, 2512, 2513, 2514	
Dach:	rehbraun	Farbnummer 0247
Seitenwände:	rehbraun	Farbnummer 0247
	birkengrau	Farbnummer 0119
	rehbraun	Farbnummer 0247
Stirnwände:	rehbraun	Farbnummer 0247
Bodenwanne:	schwarz	Farbnummer 1010

7. Buffetwagen

Stamm-Nr.	Gattungsschlüsselnummer
056	8815
Dach: rehbraun	Farbnummer 0247
Fensterbereich: elfenbein	Farbnummer 0220
untere Seitenwände: birkengrau	Farbnummer 0119

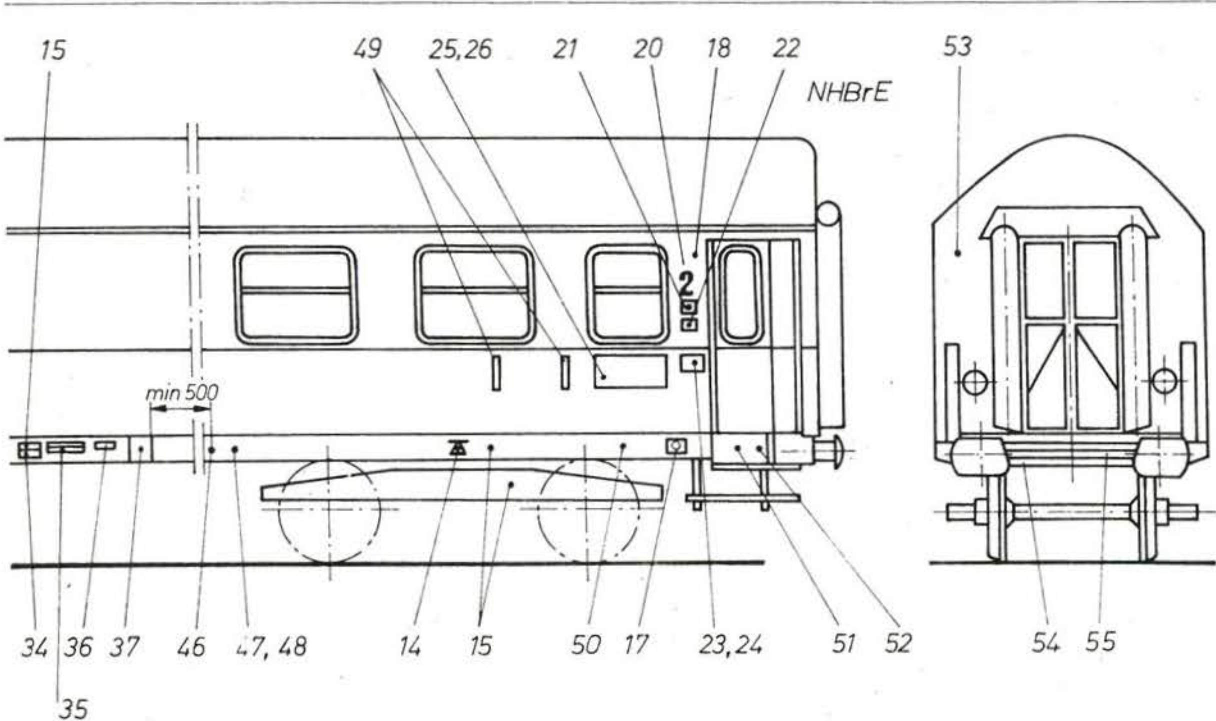
8. Reisezugwagen für den S-Bahnverkehr

Leipzig:	Seitenwände: hellelfenbein, stahlblau
Magdeburg:	Seitenwände dunkelgrün, Zierstreifen unterhalb der Fensterlinie
Rostock:	Dach: rehbraun Obere Seitenwände: birkengrau Untere Seitenwände: stahlblau
Berlin:	

9. Meß- und Meßbeiwagen

Dach:	rehbraun	Farbnummer 0247
Fensterbereich:	elfenbein	Farbnummer 0220
Stirn- und untere Seitenwände:	stahlblau	Farbnummer 1655

Besondere Farbgebungen erhielten im Jahre 1986 die Großraumwagen für den Einsatz in den Interexpreßzügen (siehe „me" 7/86, S. 9).



Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

Erinnerungen an die Windbergbahn

Spätestens seit der 8. Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung 1985 ist die H0-Anlage des Cottbusers Hans-Joachim Bänsch vielen Freunden unseres Hobbys bekannt. Damals sorgte die Heimanlage für Aufsehen (vgl. auch „me" 12/1985, Seite 20). Weshalb? Aufgrund ihres Themas und zahlreicher gut gelöster Kompromisse. Kompromissen in der Gleisführung, in der Zuglänge, Zugfolge und im technischen Aufwand, Begriffen also, mit denen wir uns oft bei der Anlagengestaltung herumquälen. H.-J. Bänsch wird mit seiner „Windbergbahn im Winter" wohl immer Neugier und Interesse auslösen – und auch deshalb, weil solch ein Motiv nur selten auf Ausstellungen zu sehen ist. Vor kurzem war die Anlage wieder in Cottbus „Publikumsmagnet", und die Leser des „Neuen Deutschland" erinnern sich in diesem Zusammenhang vielleicht an die Wochenendbeilage vom 11. Oktober!

Übrigens kann H.-J. Bänsch in diesem Jahr auf ein Jubiläum zurückblicken: Er ist seit 25 Jahren begeisterter Modelleisenbahner. Dabei betrachtet er als Friseurmeister das Hobby als Alternative zum Beruf. Nur sei dies – und das gibt der 36jährige unumwunden zu – möglich, weil er eine verständnisvolle Ehefrau an seiner Seite weiß! In all diesen Jahren hat er etwa 15 Heimanlagen gebaut. Die „Windbergbahn" war schon nach zwölf Monaten fertiggestellt. Sie mißt 4 m × 1,80 m. Das sind beträchtliche Ausmaße für eine Heimanlage! Doch weshalb entschied sich der Cottbuser Modellbahnfreund ausgerechnet für dieses Motiv?

Als gebürtiger Wernigeröder verdankt H.-J. Bänsch die Liebe zur Modelleisenbahn eigentlich der Harzquerbahn. Und offensichtlich hat ihn die Erinnerung daran inspiriert, eine Bahn mit vielen Steigungen, engen Bögen und einer stimmungsvollen Landschaft nachzugestalten. Da sich die Harzquerbahn und Windbergbahn irgendwie ähneln, fiel die Wahl auf letztere. Außerdem bevorzugt Modellbahnfreund Bänsch die Nenngröße H0. Damit konnte er als Kind am besten spielen; heute schätzt er insbesondere die geringe Störanfälligkeit.

Doch warum ausgerechnet eine „Windbergbahn im Winter"? Weil er dieses Motiv bisher noch nie ausprobiert hatte. Nur gibt H.-J. Bänsch unumwunden zu, vor Jahren von einer „winterlichen" N-Anlage inspiriert worden zu sein. Des weiteren sollten endlich die eisenbahnhistorisch älteren Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zweifellos ein Ergebnis emsigen Sammelns.

Erinnern wir uns ...

Bestimmt findet diese H0-Anlage auch deshalb so großen Anklang, weil sie an die älteste Regelspur-Gebirgsbahn Deutschlands erinnert. Und was hierbei den Historiker reizen mag: Die Windbergbahn wäre 1986 eigentlich 130 Jahre alt geworden. Fünf Dezennien galt sie als eine der interessantesten und beliebtesten sächsischen Ausflugsbahnen. Obwohl sie einst als Kohlebahn konzesssioniert worden war! Erst Anfang unseres Jahrhunderts – damals sank in diesem Gebiet die Bedeutung an der einheimischen Steinkohle – übernahm die von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betriebene Bahn einen öffentlichen Güter- als auch Reiseverkehr. Letzteren vor allem deshalb, weil die Gegend um den Windberg zu den landschaftlich sehr reizvollen Gebieten unweit der Elbmetropole gehört. Was lag also für die Dresdner näher, als mit der Bahn ins Grüne zu fahren? Wir Modelleisenbahner kennen sie, die PIKO-Aussichtswagen, über die auch im „me" schon viel berichtet wurde. Oder denken wir vielleicht deshalb so gern an diese Bahn zurück, weil dort mit der Baureihe 98° besonders attraktive Lokomotiven eingesetzt waren? Doch welcher Modelleisenbahner liebäugelt insgeheim nicht mit der „Kreuzspinne"! Diese so charakteristischen Vierzylinder-B'B'-Loks haben die Windbergbahn wohl für uns erst richtig populär gemacht...

Steigungen, enge Radien kennzeichneten die „Possendorfer Heddel", wie die Bahn liebevoll vom Volksmund genannt wurde. Ihre Blütezeit hatte sie zu Beginn unseres Jahrhunderts, und später lief ihr der immer mehr expandierende Kraftverkehr den Rang ab. Anfang der 50er Jahre mußten große Teile stillgelegt werden und dann war es eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis der letzte Personenzug gen Dresden fuhr (1957) und auch der Güterverkehr zurückging. Einst Domäne, verblieb bis heute nur ein etwa sieben Kilometer langer Streckenabschnitt zwischen Freital Ost und Dresden-Gittersee. Zogen die 98er früher schwere Kohlezüge, so hat in den letzten Jahren ein Erzaufbereitungswerk das Geschehen verändert. 1958 befanden sich noch acht der beliebten Lokomotiven im Einsatz, aber keine zehn Jahre später dröhnten bereits die Maschinen der Baureihe 106 durchs Weißeritztal. Geblieben ist die Erinnerung.

Deshalb mag die Reminiszenz an die Windbergbahn in Form dieser Heimanlage eine so große Anziehungskraft haben. Schließlich sind darauf ganz typische Szenen dargestellt, wie sie sich vor 60 Jahren abgespielt haben könnten.

1



Die Anlage

Darauf wird an einen Teilabschnitt, und zwar zwischen Freital Ost und dem Haltepunkt Potschappel-Birkigt erinnert. Der eigentliche Gleisplan dazu entstammt dem Buch „Die Windbergbahn" (1). Hans-Joachim Bänsch hat u. a. zwei Stellwerke, den Bahnhof Potschappel, zwei typische Brückenbauwerke, eine ehemalige Voltol-Fabrik, zwei Dienstgebäude sowie Details der Förderanlagen des einstigen Maienschachtes nachgebaut. Selbstverständlich stattete er der früher so populären

Bahn bzw. deren übriggebliebenen Gebäuden und Anlagen sowie mehreren Industriebetrieben aus der Blütezeit der Windbergbahn einen Besuch ab. Allerdings fielen die im Modell nachempfundenen Gebäude nicht ganz exakt maßstäblich aus. Sie sind eher ihren Größenverhältnissen entsprechend wiedergegeben. So wurde beispielsweise das Bahnhofsgebäude Potschappel (siehe Titelbild) relativ frei nachempfunden. Modellbahnfreund Bänsch geht es nicht so sehr um das allerkleinste Detail, sondern viel mehr um die charakteristischen Merkmale am Modell.

2



1 Modellbahnfreund Hans-Joachim Bänsch mit seiner „Possendorfer Heddel" im Maßstab 1:87

2 Eine der für die Windbergbahn typischen Maschinen der Baureihe 98° auf der Fahrt in Richtung Windberg.

Wirkt die Heimanlage möglicherweise deshalb so anziehend, weil trotz der Fülle die (Modell)Eisenbahn in der Landschaft erlebt werden kann?
Als H.-J. Bänsch 1983 begann, seine Idee der Windbergbahn im Maßstab 1:87 umzusetzen, hatte er in der Wahl seiner Kompromisse eine glückliche Hand. Allerdings mögen dabei sowohl die langjährige Praxis, ein gutes Auge als auch das Gespür für stimmungsvolle Details eine große Rolle spielen.
Immerhin blieben dennoch drei wichtige Aspekte berücksichtigt.
Erstens: Er kann ohne weiteres seinen umfangreichen Fahrzeugpark einsetzen. Die großzügig geschwungene mehrgleisige „Paradestrecke" im Anlagenvordergrund zwingt förmlich zum Hinsehen. Wohl auch deshalb, weil solch große Radien nur selten zu sehen sind...
Zweitens entdeckt man mit dem Bahnhof Potschappel ein sehr reizvolles Motiv. Es muß also nicht unbedingt ein großer Modell-Bahnhof sein! Zwischen dem Stellwerk Freital-Hainsberg und der Straßenbrücke befindet sich der gestalterisch eindrucksvollste Anlagenteil. Alle anderen Anlagenabschnitte sind mehr oder weniger große Kompromißlösungen. Zugeständnisse zu Gunsten eines abwechslungsreichen Zugverkehrs. So verläuft beispielsweise das zweite Gleis der Hauptstrecke völlig unabhängig von den anderen, miteinander verbundenen Gleisen. H.-J. Bänsch hat beim Literaturstudium festgestellt, daß der Bahnhof Freital-Potschappel vier durchgängige Hauptgleise sowie mehrere Nebengleise besaß. Die im Modell angedeutete viergleisige Strecke Dresden – Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) hat so nicht existiert, im Original waren es Stumpfgleise. Die beiden Tunnel sind anlagebedingt und haben keine Vorbilder.

Drittens erkennt man das Charakteristische der Windbergbahn: eine steigungsreiche, mit engen Radien gebaute eingleisige Nebenbahn. Sie führt vorbei am Windberg und hat selbstverständlich Industrieanschlüsse. Wen wundert's – nicht mal der typische Förderturm eines einstigen sächsischen Steinkohlenbergwerks fehlt!
Darüber hinaus spürt man, daß der Erbauer dieser Anlage großen Wert auf Originalität legt. Sei es die zugewehte Strecke, der Straßen-Schneepflug, die zugefrorene Weißeritz oder die Gruppe Skifahrer am Hang – das genaue Hinsehen lohnt sich. Ja, und dann soll der Zuschauer durchaus den Eindruck gewinnen, als könne er mit seinen Blicken einen durch die Landschaft fahrenden Zug verfolgen. Wer freut sich nicht am Anblick langer Güterzüge? Wenn H.-J. Bänsch seine 44er mit einem drei Meter langen Güterzug auf die Reise schickt, vergißt man eigentlich, daß dies eine Heimanlage ist.
Obwohl maximal drei Züge gleichzeitig verkehren können, wird dies tunlichst vermieden. Immerhin erlauben die zehn Abstellgleise einen recht abwechslungsreichen Betrieb.
Neben der 98° sind sächsische 89er, zwei kleine Lokalbahnloks und Maschinen der Baureihen 01, 38, 39, 44, 58 und 75 eingesetzt.

Die technische Ausstattung

Die fast acht Quadratmeter große transportable Heimanlage besteht aus vier Teilen und wurde in konventioneller Rahmen-Bauweise (Lattenrahmen, Hartfaserplatten, Sperrholz, Möbelspanplatten) gefertigt. Wobei die Geländeteile unter Verwendung von Zeitungspapier, Kaltleim, Streumehl und Gips entstanden sind. Da die Anlage von Anfang an als Wintermotiv konzipiert war, ließen sich viele Details wie im Schnee versunkene Telegrafenmasten in Gips modellieren.
Insgesamt wurden 77 Meter Pilzgleis und 25 Weichen verlegt. Wie ein Blick auf den Gleisplan zeigt, wurde eine zweigleisige Hauptbahn durch zwei zusätzliche Gleise erweitert. Diese stellen die Verbindung zur Windbergbahn dar. Die Anlage verfügt über keine komplizierten Schaltungen, keine Streckenblöcke und wird per Hand bedient. Die beiden Außenkreise sind von der zweigleisigen Strecke getrennt. Sechs Steckeinrichtungen verbinden die einzelnen Anlagenteile. Insgesamt wurden nur 50 Meter Kabel verlegt; für die Stromversorgung stehen zwei Fahrtrafos zur Verfügung.

Der Schnee sieht aus wie Puderzucker...

Eine der häufigsten Bemerkungen. Aber es ist Mehl! Und es ist eine überaus staubige Angelegenheit, wenn H.-J. Bänsch à la Frau Holle die weiße Pracht verbreitet. Nur bedient er sich eines ausrangierten Kaffeesiebes und läßt etwa 11/2 kg Weizenmehl über die Wälder (200 Bäume), Dächer und Gleise rieseln. Wenn es wie bei der Ausstellung am Berliner Fernsehturm noch dazu zieht und dadurch viel Staub aufgewirbelt wird, dann muß er es öfters „schneien" lassen. In Berlin kostete das fünf Tüten Weizenmehl. Andere verbrauchen das für ihre Weihnachtsstollen!

Anfangs verwendete H.-J. Bänsch Salz, obwohl sich auch Gips, Kalk oder eben Puderzucker eignen. Am besten soll jedenfalls Mehl sein, denn es ist weniger hygroskopisch, bleibt gut haften und läßt sich problemlos entfernen. Die mit Mehl verschneiten Schienen sind aber zu reinigen. Modellbahnfreund Bänsch bedient sich eines Aquarienreinigers. Er schiebt den Kratzer über die Schienenköpfe und reinigt gleichzeitig deren vollständigen Kopf. Denn die Spurkränze der Lok-Modelle sollten im Interesse einer problemlosen Stromaufnahme sauber bleiben.

Aber noch ein Tip: Um die zugefrorene Weißeritz zu zeigen, hat H.-J. Bänsch den Flußgrund gestrichen und darüber eine wellige Glasplatte gelegt.

Die Arbeitsgemeinschaft

Da für die meisten Modelleisenbahner die Kameradschaft mit Gleichgesinnten eine wichtige Rolle spielt, ist es fast natürlich, daß H.-J. Bänsch seit 1969 der AG 2/15 „Spreewaldbahn" angehört. Dort gilt er im Kreise der 20 aktiven Mitstreiter als überaus erfahrener Landschaftsgestalter. Dabei betont er immer wieder, daß ihm der Modellbahnfreund Uwe Günther speziell im Gebäudemodellbau ein Vorbild ist. Und da die Cottbuser AG ebenfalls enge Kontakte zu Arbeitsgemeinschaften in Saalfeld, Netzschkau und Göhren unterhält, ist es nicht ausgeschlossen, die heute vorgestellte Windbergbahn vielleicht einmal während eines Ostseeurlaubes Mitten im Sommer auf Rügen bewundern zu können.

Weitere Ziele und Wünsche

Die Anlage soll auch später in der jetzigen Form erhalten bleiben. Speziell aber die Modellfahrzeuge dürften nicht länger einer entsprechenden Umbeschriftung (DRG) entgehen. Fahrzeugumbauten sind erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Außerdem steht bereits fest, daß demnächst große Teile des Anlagenunterbaus erneuerungswürdig sind und die Stromversorgung der Herzstücke zu verbessern ist! Zum anderen werden auch Gebäude und Brücken mehr dem Vorbild entsprechend umgebaut. H.-J. Bänsch deutete sogar an, die Hauptbahn eventuell zu elektrifizieren ...

So ganz nebenbei war dann noch zu erfahren, daß außerdem an einer stationären 21 m × 5 m großen H0-Anlage weitergebaut werden muß. Diese Anlage – sie wird wohl das „Bänsche Lebenswerk" – entsteht allerdings als Gemeinschaftsobjekt mit einem Cottbuser Modelleisenbahner. Schon jetzt sind 20 Brücken fertiggestellt, eine große Modellstadt nimmt immer konkretere Formen an und beide Modellbahnfreunde haben ihre Freude an superlangen Güter- und Reisezügen.

Ein gewaltiges Vorhaben – H.-J. Bänsch verbindet es mit dem Wunsch, daß wir unserem Hobby auch in Zukunft im Frieden und Sozialismus nachkommen können. Und wer diesen bescheidenen Modellbahnfreund kennt, weiß, daß er dies genauso ernst meint wie die Idee, eine winterliche Windbergbahn aufzubauen!

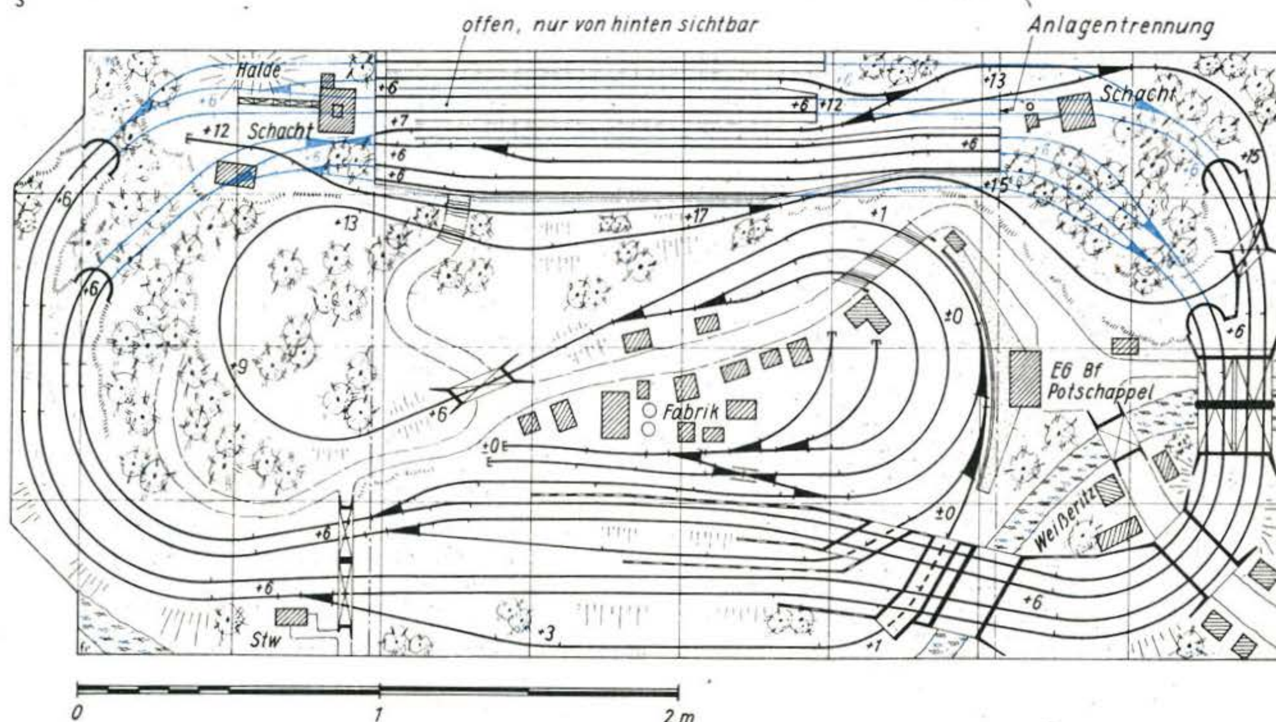
Wir bedanken uns in diesem Zusammenhang recht herzlich bei Modellbahnfreund Hans-Joachim Bänsch für die Unterstützung bei der Bearbeitung dieses Beitrages.
Redaktion

3 Der Gleisplan der fast acht Quadratmeter großen H0-Heimanlage

Fotos: ND/Herr (1); H.-J. Bänsch, Cottbus (2)
Zeichnung: H.-J. Bänsch, Cottbus

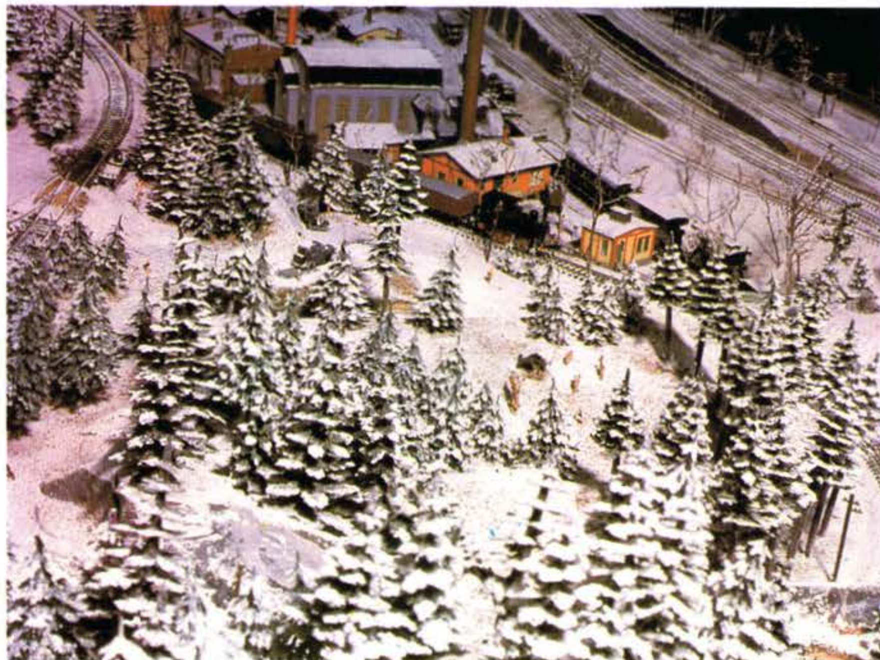
Quellenangabe
Jürgen Schubert: „Die Windbergbahn". – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1982.

3



anlage

4



4 Tief verschneiter Winterwald. Während sich der Güterzug über die steile Bergstrecke quält, toben die Wintersportler im (Mehl-) Pulverschnee. Solche kleinen Details zu entdecken, das ist auf dieser Anlage besonders reizvoll.

5 Das Motiv dieses Anlagenabschnitts mit der gelungenen Eisenbahnbrücke hätte man durchaus vor 50 Jahren zwischen Freital und Tharandt finden können ...

6 Hier ist guter Rat teuer! Also 'ran an die Schneeverwehung, denn die 98er – der Volksmund nannte sie liebevoll „Kreuzspinne" – hat es mit ihrem Personenzug eilig.

7 Auch diese Fabrikanlagen sind nach historischen Fotos entstanden. Ein Beispiel mehr dafür, daß sich auch auf Heimanlagen Industrieanschlüsse nachgestalten lassen!

Fotos: H.-W. Pohl, Berlin (4 und 5); Ch. Wenk, Schildow (6 und 7)

5



6



7



Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin, und
Alfred Schubert (DMV), Erfurt

250 112-0 als TT-Modell

Eigentlich ist sie längst überfällig: die Beschreibung des neuen TT-Modells der Baureihe 250. Inzwischen sind viele Freunde des Maßstabs 1:120 schon stolze Besitzer dieser Lokomotive und haben daran bestimmt viel Freude. Wie folgender Beitrag zeigen wird, ist den Werktätigen im VEB Berliner TT-Bahnen damit zweifellos ein „Volltreffer" gelungen. Und was nicht zuletzt auch das Ergebnis dessen ist, wie engagiert man sich in diesem Betrieb um moderne sowie qualitativ hochwertige Erzeugnisse bemüht.

Noch eine Bemerkung vorab: Wer sich ausführlicher über diese Baureihe 250 informieren will, dem empfehlen wir das neuste transpress Buch „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn" (F. Borchert und H.-J. Kirsche), das übrigens in diesem Heft rezensiert wird.
Redaktion

1 Das ausgezeichnete TT-Modell der Baureihe 250. Man beachte hierbei insbesondere die fein detaillierten Drehgestelle.

2 Die Stirnansicht der 250er, deren Führerstände erstmals bei einem TT-Modell nachempfunden wurden.

3 Und noch eine Detailansicht! Deutlich zu erkennen sind auf dieser Aufnahme die ausschwenkbare Pufferbohle und die vielen Kleinigkeiten am gut gravierten Lokomotivgehäuse. Rechts neben dem Scherenstromabnehmer befindet sich der im Text beschriebene Luftbehälter, der seitenverschiebbar ist und mit dem das Modell auf Fahrleitungsbetrieb umgeschaltet werden kann.

Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



3



Das Vorbild

Zwischen 1974 und 1983 beschaffte die Deutsche Reichsbahn diese sechsachsige elektrische Lokomotive der Baureihe 250. Eine moderne Baureihe, die auf allen elektrifizierten Strecken zu Hause ist. Mit der für das 15-kV/16 2/3-Hz-System konzipierten Maschine ist vor gut zehn Jahren begonnen worden, eine bis dato bei der DR existierende Lücke an leistungsfähigen Triebfahrzeugen für die elektrische Zugförderung zu schließen.
Bisher lieferte der Hersteller, der VEB Kombinat Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Henningsdorf, in fünf Serien insgesamt 273 Maschinen. Das Vorbild für das neue TT-Modell stammt aus dem dritten Serienlos und wurde 1980 in Dienst gestellt.
Obwohl die BR 250 sowohl im Norden, als auch im Süden unseres Landes anzutreffen ist, benötigt man sie insbesondere auf hügeligen Strecken und vor allem im schweren Güterzug- und Container-Schnellverkehr sowie gelegentlich auch im Schnellzugdienst. Entsprechend diesen Einsatzgebieten bzw. Aufgaben mußte die neue Lokomotive über eine große Anfahrzugkraft, ein großes Beschleunigungsvermögen bis hin zum oberen Geschwindigkeitsbereich und damit über eine große Leistung verfügen.
Lassen wir in diesem Zusammenhang einige Zahlen sprechen:

Anfahrzugkraft:	380 kN
Zugkraft bei Stundenleistung:	186 kN
Stundenleistung:	5400 kW
Geschwindigkeit bei Stundenleistung:	102 km/h
Höchstgeschwindigkeit:	125 km/h.

Diese hohen Werte sowie eine umfassende leistungs- und informationselektronische Ausrüstung in Verbindung mit einem neuen äußeren Erscheinungsbild kennzeichnen die Baureihe 250 als ein ausgesprochen attraktives Triebfahrzeug. Ein Fahrzeug, das den umfangreichen und vielgestaltigen Transportaufgaben der Deutschen Reichsbahn gerecht wird.
Doch machen wir uns im folgenden mit einigen interessanten konstruktiven Aspekten vertraut.

Die Konstruktion

Lokomotivoberrahmen sowie Wagenkasten sind in Stahlleichtbaukonstruktion ausgeführt und bilden eine tragende Einheit. Dabei sind die außenliegenden Langträger (U-Profil mit großer Steghöhe) und durchgehende Querträger – beides in Höhe der Zug- und Stoßeinrichtungen angeordnet – das eigentliche Grundgerüst. Der angestrebte Leichtbau sowie vor allem technologische Vorteile führten dazu, daß im Bereich des Maschinenraums erstmals gesickte Seitenwände eingebaut wurden. Der obere Teil einer jeden Seitenwand enthält ein großflächiges durchgehendes Düsenlüftungsgitter. Dahinter sind Filtermatten angeordnet, die im Zusammenwirken mit einer besonderen Kühlluftführung das Innere der Fahrmotoren und die elektrische Ausrüstung des Maschinenraumes weitestgehend vor schädigenden Verunreinigungen schützen.
Im Lokomotivdach befinden sich drei gleich große abnehmbare Dachhauben. Sie gestatten eine rationelle und unfallsichere Montage bzw. Demontage der Ausrüstungen. Gleichzeitig tragen sie selbst auch Dachausrüstungen wie beispielsweise Scherenstromabnehmer, Dachtrennschalter, Hochspannungsdurchführung, Druckluftleistungsschalter usw.
Da die vier Einstiegtüren im Bereich des Maschinenraums angeordnet wurden, ergeben sich ebenfalls günstige Voraussetzungen, um die Lok warten bzw. reparieren zu können. Außerdem profitierte davon die eigentliche Führerstandsgestaltung. So konnte man u. a. auf die Führerstandsaußentüren verzichten, so daß die beiden Führerstände nur vom Maschinenraum aus zu betreten sind. Dadurch ließen sich auch mehrere Forderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes besser verwirklichen.
Betrachten wir nun das Äußere der neuen Lokomotive! Anfangs haben viele Eisenbahnfreunde das kantige Erscheinungsbild mit den unterschiedlichsten „Werturteilen" charakterisiert. Heute, einige Jahre später, hat man sich an diese Formgebung gewöhnt. Viele Eisenbahner und Hobbyfreunde sind jetzt eigentlich davon überzeugt, daß eine moderne Ellok nur so ausschauen sollte... Auffallend wirken insbesondere die großen, breiten Führerstandsstirn- und Führerstandsseitenfenster sowie die neuartige Anordnung der Stirnscheinwerfer bzw. Signalleuchten.



4 Eine der schnellen „250er" im Einsatz: die 250 013-0 im Elbtal

Elektrische Ausrüstung

Die BR 250 erhielt, entsprechend den heutigen Anforderungen an leistungsstarke Elloks, eine Hochspannungssteuerung. Das bedeutet, die Veränderung der den Fahrmotoren zuzuführenden Spannung wird mittels einer speziellen Schaltungsweise auf der Primärseite des Loktrafos bewerkstelligt. Dadurch kann man das Schalten von enorm hohen Strömen auf der Sekundärseite vermeiden. Die dabei angewendete Hochspannungssteuerung und verwendete Leistungselektronik (in Form des Thyristorstellers in Verbindung mit einem Stufenwähler am Transformator) gestatten es, die Fahrmotorspannung stufenlos zu verändern. Daraus ergibt sich eine ebenfalls stufenlos veränderbare Zugkraft. Was wohl ein wichtiges Kriterium für das fahrdynamische Verhalten einer elektrischen Lokomotive wie der BR 250 ist! Bei den Fahrmotoren handelt es sich um 16 2/3-Hz-Einphasen-Reihenschlußmaschinen.
Neben einer Druckluftbremsausrüstung wurde zusätzlich eine leistungsfähige, fremderregte, thyristorgesteuerte elektrische Widerstandsbremse eingebaut. Dabei arbeiten die Motoren während des Bremsvorganges als Gleichstrom-Nebenschluß-Generatoren. Sie speisen ihre Energie direkt in sechs spezielle Bremswiderstände ein. Diese sind in einem fremdbelüfteten „Turm" zusammengefaßt. Außerdem ermöglicht die Bremssteuerung, in einer Kombination von elektrischer und pneumatischer Bremse, stets ein stoßfreies Bremsen. Für die meisten Hilfsantriebe (beispielsweise für Lüfter und Kompressor) wurde auf 380-V-Drehstrom-Kurzschlußläufermotoren für 50 Hz zurück-

gegriffen. Diese werden aus einem Phasen-Frequenzumformer gespeist. Als Steuerspannung wird – entsprechend den OSShD- und UIC-Empfehlungen – 110-V-Gleichspannung verwendet, die aus einem Thyristorgerät und einer 60-Ah-Batterie bereitgestellt wird.

Noch eine Bemerkung am Rande: Dank der bereits genannten hohen Leistung und des elastischen Antriebs ist es bei eventuell entstehendem Bedarf auch möglich, die Höchstgeschwindigkeit der BR 250 durch den Einbau einer kleineren Getriebeübersetzung noch weiter zu erhöhen. Beispielsweise besitzt die Co'Co'-Lokomotive der CFR (Typ 060-EA) für das 50-Hz-, 25-kV-System ebenfalls eine Leistung von 5400 kW, jedoch bei 68 km/h. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Von diesem Typ wurde die Lokomotive 060-EA 009 auf 160 km/h umgerüstet.

Die Zweisystemlok C'C' 21 000 der SNCF sowie deren Gleichstrom- und Wechselstrom-„Schwestern" C'C' 6500 und C'C' 14500 haben eine Leistung von je 5520 kW bei 62 km/h bzw. 133 km/h. Sie sind in der Lage, Güterzüge mit 100 km/h und Schnellzüge mit 220 km/h zu befördern, allerdings muß vorher das Getriebe (im Stillstand) umgeschaltet werden. Zu erwähnen wäre noch die EL 15 der NSB, die als Co'Co'-Ellok ebenfalls 5400 kW bei 68 km/h besitzt und 120 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Doch kehren wir zu unserer BR 250 zurück!

Antrieb und Drehgestelle

Diese Maschinen verfügen über zwei dreiachsige Triebdrehgestelle, die die Fahrmotoren mit je 900-kW-Stundenleistung aufnehmen. Dabei ist jedem Triebradsatz ein Fahrmotor zugeordnet (Einzelachsantrieb). Die Drehmomentenübertragung von den Fahrmotoren auf die Radsätze erfolgt über je einen elastischen Antrieb mit Hohlwelle und Gummikegelringfeder. Die Drehgestelle sind mit einer Querkupplung untereinander verbunden, und bei den Drehgestellrahmen handelt es sich ebenfalls um Stahlleichtbaukonstruktionen. Sie sind geschweißt und bestehen aus kastenförmigen Längs- und Querträgern. Der Lokomotivkasten stützt sich über je vier Federtöpfe auf beiden Drehgestellen ab. Außerdem verfügen die Drehzapfen über eine Tiefanlenkung in den Drehgestellen, um die volle Zugkraftausnutzung zu gewährleisten. Wobei das eigentliche Laufwerk durch lenkergeführte Achslager und Schraubenfedern für die Achsfederung gekennzeichnet ist. Jeweils die äußeren Radsätze eines jeden Drehgestells wurden mit hydraulischen Stoßdämpfern versehen.

Diese wartungs- wie verschleißarme Konstruktion stammt ursprünglich aus der französischen Lokomotivbauindustrie und ist – wie der aufmerksame Leser sicher längst festgestellt hat – schon in ähnlicher Form bei den sowjetischen Groß-Diesellokomotiven der Baureihen 130/ 131/ 132 aufgefallen. Übrigens verfügt auch die etwas „jüngere" Baureihe 119 der DR über dieses moderne Laufwerk.

Neuartig für die elektrischen Lokomotiven der DR ist ebenfalls der Einsatz von Einzelbremszylindern. Die Lokomotiven der Baureihe 250 besitzen 12, also für jedes Rad einen Bremszylinder.

Das Modell

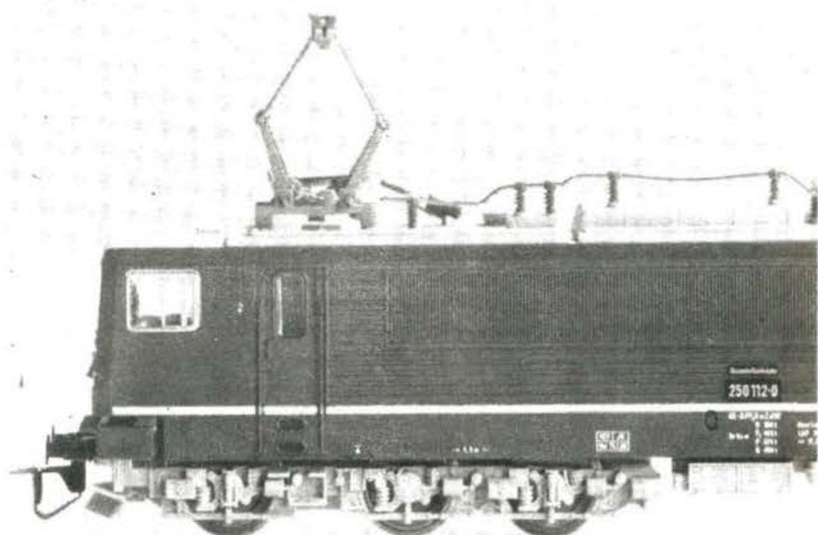
Ob es Zufall war, mit dem TT-Modell der 250 112-0 die wohl typischste Variante dieser Baureihe en miniature vorzustellen? Neu ist auf alle Fälle die Gesamtkonzeption. Das hervorragend detaillierte Modell weicht in mehreren Punkten sowohl in seiner Konstruktion als auch Gestaltung deutlich von bisherigen Erzeugnissen des VEB Berliner TT-Bahnen ab. Und wie auch das allerneuste Modell dieses Herstellers, die Baureihe 119 (vgl. „me" 10/1986, Seite 21 – die Redaktion), zeigt, sind hier ganz neue Wege beschritten worden, um qualitativ hochwertige Modellbahnerzeugnisse anzubieten.

Das ist sofort am neuen Antriebsprinzip erkennbar. So treibt der bewährte TT-Einheitsmotor 8311 über eine Gelenkwelle – sie befindet sich an der dem Kollektor abgewandten Seite – das Schneckenradgetriebe nur noch eines Drehgestells an. Dessen äußere Radsätze sind mit Haftreifen versehen und übertragen dadurch die Zugkraft besser auf die Schienen. Motor, Trieb- und Laufdrehgestell sind in einem Metallrahmen (aus Blei) gelagert. Dieser Rahmen ist zugleich der Fahrzeugballast. Die Drehgestelle selbst werden mittels der schon seit langem verwendeten Rastklammer gesichert. Hervorheben muß man in diesem Zusammenhang die ausgezeichneten Laufeigenschaften und Zugkräfte des TT-Modells. Was im einzelnen auf folgende Aspekte zurückzuführen ist:

- tiefe Schwerpunktlage
- günstige Lastverteilung
- gute bewegliche Drehgestelle (mit Seiten- und Höhenausschlag)
- stets gewährleistete Stromabnahme über die äußeren Radsätze an jedem Drehgestell und
- gutes Anfahrverhalten.

Das sind zweifellos sehr wichtige, hinsichtlich eines sicheren Modellbahnbetriebes unerläßliche, Parameter. Und schon deshalb sollte man sich unbedingt mit diesem neuen Triebfahrzeug anfreunden! Kein Wunder, daß auch die „kleine" ihrer „großen Schwester" in

5



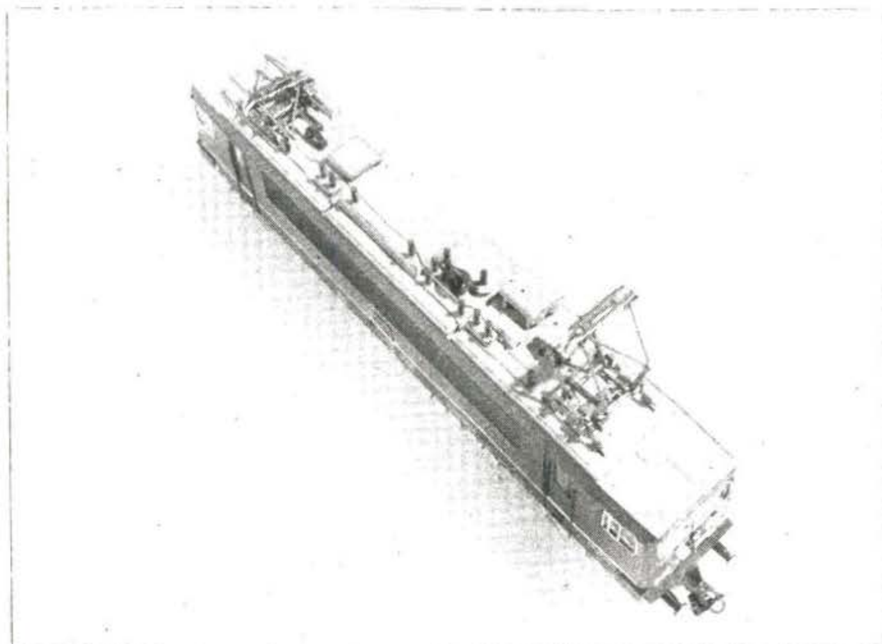
5 Nochmals ein Blick auf die hervorragend detaillierten Drehgestellblenden. Zwar ist die Inneneinrichtung des Führerstandes nicht zu erkennen, aber dafür der freie Durchblick ersichtlich.

Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	19600	163,3	163,3
Gesamtachsstand	14500	120,8	120,4
Drehzapfenabstand	11200	93,3	92,2
Treibrad ∅	1250	10,4	10,4
Gesamthöhe über S.O.	4650	38,8	40,0
Dachhöhe über S.O.	3900	32,5	32,5
Breite über Handstangen	3090	25,8	25,5

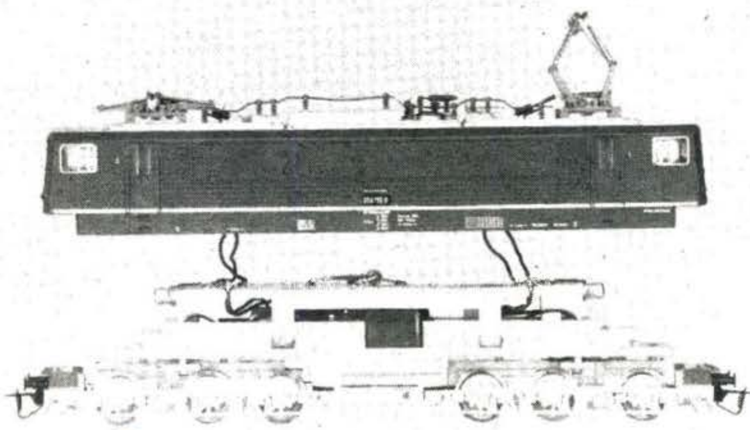
Vorbild-Daten BR 250	
Achsfolge	Co'Co'
Spurweite	1435 mm
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Bezeichnung	BR 250/15 kV–16 2/3 Hz
erstes Baujahr	1974 (drei Probelokomotiven)
Hersteller	VEB LEW Hennigsdorf
Leistung	5400 kW
Lok-Dienstmasse	123 t

Technische Parameter	Soll	Ist
– Anfahrspannung/Stromaufnahme bei		
Leerfahrt	4,0 V	2,5 V/180–200 mA
Lastfahrt	4,5 V	3,2 V/240–250 mA
– Geschwindigkeit bei 12 V	270 M km/h	307 M km/290 mA
Nennleistung/Stromaufnahme	(125 km/h)	(170,5 km/h)
– Zugkraft in der Ebene		0,55
– Zugkraft in der Steigung 1:25	0,36 N	0,5 N
– Regelbereich	≥ 1:9	1:12,5
– Lok-Masse (Modell)		0,175 kg
– Art.-Nr.		2330
– Lok-Nr.	250 112-0	250 112-0

6



7



6 „Vogelperspektive" – deutlich erkennbar: die vielen im Text beschriebenen Dachaufbauten der Modell-BR 250

7 Lokomotivkasten, Leiterplatte mit den Verbindungskabeln zu den Dachstromabnehmern und Drehgestellen, Bleirahmen mit mittig angeordnetem Motor, Trieb- und Laufdrehgestell des neuen TT-Modells

Fotos: I. Migura, Berlin (4); A. Stirl, Berlin (5 bis 7)

Bezug auf temperamentvolles Verhalten bzw. Leistungsfähigkeit nicht nachsteht.

Besonderheiten

Selbstverständlich kann das neue Modell auch unter Fahrleistungen verkehren und seine Energie wie das Vorbild „abzapfen". (Bekanntlich erfolgt in diesem Falle die Rückleitung über eine Fahrschiene!) Die Umschaltung der Lok von den beiden Fahrschienen auf Fahrleitung/Schiene nimmt man von Hand vor. Hierfür befindet sich unter dem Dach des Modells ein Schalter. Dessen Betätigung ist übrigens recht geschickt mit den Hauptluftbehältern kombiniert worden. Diese Behälter müssen lediglich „vorbildwidrig" in Querrichtung der Lok verschoben werden:

Befindet sich der Behälter in der äußeren Lage, so ist der Fahrleitungsbetrieb eingeschaltet.

Wie das Vorbild, so hat auch das Modell neuentwickelte Scheren-Stromabnehmer erhalten. Trotz der nahezu vorbildgerechten Nachbildung des Original-Stromabnehmers und der gegenüber dem bisher bekannten TT-Stromabnehmer wesentlich zierlicheren Konstruktion ist es leider nicht gelungen – offensichtlich aufgrund der hier gewählten Befestigungsart –, die zugehörigen vier Stützisolatoren am Stromabnehmer zu befestigen. Das ist sehr schade, zumal man von der übrigen, recht detaillierten Dachausrüstung überrascht wird! Im einzelnen sind dort nämlich folgende Teile zu entdecken:

Dachausstiegluke, Dachlaufgitter, Druckluftzylinder, Luftbehälter mit Abdeckung, Druckluftleistungsschalter, Dachtrennschalter, Oberspannungswandler, Durchführungsisolator, Überspannungsableiter und die Dachleitung auf maßstabsgetreu zierlich wirkenden Isolatoren.

Möglicherweise vermissen die (es ganz genau nehmenden) Ellok-Fans die Verbindungen zwischen der Dachleitung, dem Druckluftleistungsschalter und der Durchführung. Hier kann es eigentlich nur eine Empfehlung geben: Wer partout nicht darauf verzichten will, muß in diesem Falle zur Selbsthilfe übergehen...

Beide Stromabnehmer sind untereinander elektrisch verbunden. Direkt unter dem Lokomotivdach befindet sich eine Leiterplatte mit allen elektrischen Verbindungen einschließlich der o. g. Umschaltung bzw. die für den selbsttätigen Lichtwechsel (Fahrtrichtungsänderung) notwendigen Elemente. Die Leiterplatte ist auf dem Fahrgestell mit Rastklammern befestigt.

Das nachempfundene Gitter über dem Luftaustritt des fremdbelüfteten Widerstandsturms der elektrischen Widerstandsbremse wurde sehr geschickt als drehbare Verriegelung zwischen Lokgehäuse und Fahrgestell ausgeführt. Und zwar rastet der innenliegende Knebel nach einer 90°-Drehung aus, wodurch sich das Oberteil abnehmen läßt. Jedoch sind Fingerspitzengefühl und Vorsicht beim Zusammensetzen geboten. Deshalb, weil sich die zwischen den Anschlußfahnen für die rote Zugschlußbeleuchtung (mittels Lichtemitterdioden vom Typ VOB 15) und der Leiterplatte vorhandenen Verbindungskabel sonst gelegentlich verklemmen.

Der Lokomotivkasten

Wir haben uns bereits am hervorragend detaillierten Dach erfreut. Betrachten wir nun die Stirn- und Seitenwände unseres neuen Modells. Das mittlerweile typische „Gesicht" der Vorbild-250er ist deutlich wiederzuerkennen. Diese Partie wirkt so gut gestaltet, daß gar nicht mal sofort auffällt, welchen Kompromiß die Konstrukteure hier eingingen. Denn die Pufferbohle wurde mit dem Drehgestell zu einer funktionellen Einheit verbunden. Erst beim Fahrbetrieb, wenn der Führerstandsboden gewissermaßen mit dem Drehgestell ausschwenkt, fällt die Ausnehmung über dem Umlaufblech sowie im vorderen Bereich der Führerstandsseitenwand auf.

Die an dieser Stelle sicher wünschenswerte konstruktive Neugestaltung ist an dem o. g., inzwischen neu erschienenen Modell der Diesellokomotive 119 120-4 erstmals für TT-Drehgestell-Lokomotiven verwirklicht worden. *(Darüber werden wir noch ausführlicher berichten! – die Redaktion)*

Überraschend gut gelungen sind die relativ klaren Fenster am TT-Modell. Man kommt geradezu in Versuchung hindurchzublicken. Und so unglaublich es auch klingen mag: Dort sind sogar die Führerstandseinrichtungen zu entdekken. Eigentlich fehlt jetzt nur noch das Lokpersonal!

Bis auf die schon erwähnten Ausnehmungen an den Stirnenden sind sowohl die Stirn- als auch Seitenwände beispielhaft filigran nachgebildet worden. Fast alle für die Baureihe 250 so charakteristischen Details kann man bei genauem Hinsehen auch am Modell entdecken. Das gilt übrigens ebenfalls für die Drehgestellblenden! Alle schon (im Vorbildteil) besprochenen, äußerlich sichtbaren Funktionsgruppen sind nämlich wiederzufinden.

Da die Drehgestellblenden nur durch zwei Zylinderkopfschrauben M2 am Drehgestell befestigt werden, ist im Bedarfsfall ein rascher Zugriff zu den Radsätzen möglich. Farblich entspricht das TT-Modell dem Original, wobei insbesondere die saubere Verarbeitung und lupenreine Beschriftung auffallen. Auch dies mag dazu beitragen, daß die „kleine 250er" einen so positiven Eindruck hinterläßt.

Triebfahrzeug-Steckbrief

Motor und Getriebe:
Einheits-TT-Motor (Typ 8311), mittig in Bleirahmen gelagert, über Kardanwelle mit Schneckenradgetriebe am Drehgestell 1 (mit zwei Haftreifen versehene Radsätze) verbunden; das zweite Drehgestell ist antriebslos und pendelnd gelagert. Die Drehgestelle werden mittels Rastklammern im Bleirahmen gehalten; Leiterplatte deckt Motor nach oben ab, Versorgung über Federkontakte. Stromzuführung zu Drehgestellen und Dachstromabnehmer über angelötete Kabel, kritische Stellen sind schutzisoliert.

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch:
Gut bis sehr gut im gesamten Regelbereich; Fahrgeräusch in beiden Fahrtrichtungen ohne Beanstandungen.

Stromabnahme:
Sehr gut über Radinnenschleifkontakte am ersten und dritten Radsatz beider Drehgestelle.

Auslauf bei Stromunterbrechung:
Kardanantrieb mit nachfolgendem Schneckenradgetriebe bewirken einen nur sehr kurzen Auslauf.

Umschaltbarkeit Fahrleitung/Schiene:
Abgedeckter Luftbehälter am Führerstand 1 dient als Schiebeschalter und liegt bei Fahrleitungsbetrieb an Dachkante an.

Ballast:
Bleirahmen zur Gewährleistung eines tiefliegenden Schwerpunktes.

Radsätze:
Metallradreifen (kein NEM-Profil), plastegespritzte Radkörper, zwei Radsätze mit Haftreifen bestückt.

Beleuchtung:
Oberlicht – Spitzensignal weiß, Schlußbeleuchtung rot, mit Lichtwechsel. Schlußbeleuchtung rot scheint bei verschiedenen Spannungen unterschiedlich hell (Lichtemitterdioden VQB 15).

Wartungsfreundlichkeit:
Sehr gut, Rast- und Schraubverbindungen, Wartung und Reparatur möglichst in Werkstätten; Bedienanleitung vorhanden.

Aufbau/Detallierung:
Charakteristische Details des Vorbildes wurden am Modell weitestgehend umgesetzt. Beachtenswert sind neue Dachstromabnehmer, zahlreiche filigrane Dachaufbauten und -leitungen, angesteckte Typhone sowie Führerstandsnachbildungen. Pufferbohle mit gerasteten Kupplungen schwenkt mit den Drehgestellen mit, Drehgestellblenden sehr exakt und detailgetreu graviert, dadurch hervorragender Gesamteindruck

Farbgebung:
Gehäuse mattrot, umlaufender weißer Zierstreifen, Dach grau und Dachstromabnehmer rot lackiert, plastefarbene graue Drehgestelle und Schienenräumer, unlackiert, zu hell.

Beschriftung:
Vollständig und größenrichtig, Computer-Nummer

Verpackung:
Instruktiv gestaltete, farbige Faltkartonage, lackiert, mit Sichtfenster, stabiler Schaumpolystyrol-Formeinsatz, mit Klarsichtfolie abgedeckt.

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: Die Entwicklung der Ellok BR 212/243 – Beweggründe, Probleme und Erfahrungen. – in „Schienenfahrzeuge" 3/1986, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

(2) LEW-Messe Information: Sechsachsige Elektrolokomotive BR 250 für das 16 2/3-Hz-System. Hennigsdorf 1981

(3) Bäzold, D. / Fiebig, G.: Ellok-Archiv, 5. Aufl. 1984. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

(4) Glatte, W.: Internationales Fahrzeugarchiv, Elektrische Lokomotive der Baureihe 250. Eisenbahnjahrbuch 1975. – transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

MOROP-Kongreß 1987

Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) wurde vom Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) mit der Ausrichtung des 34. MOROP-Kongresses 1987 beauftragt.
Dazu ist vom Veranstalter folgendes Programm vorgesehen:

Samstag, 5. 9. 87
Anreise der Teilnehmer in Erfurt;

Sonntag, 6. 9. 87
Beratungen des Leitenden Ausschuß, des Technischen Ausschuß und des Ausschuß für Eisenbahnfreunde;
abends: Beratung ferpress;
für alle übrigen Teilnehmer fakultativ Exkursion mit Autobus nach Weimar und Buchenwald;

Montag, 7. 9. 87
Vormittag: Fortsetzung der Beratungen des Technischen Ausschuß, des Ausschuß für Eisenbahnfreunde und Delegiertenversammlung;
Nachmittag: Forum der Eisenbahnfreunde;
für alle übrigen Teilnehmer frei für Besichtigungen der Internationalen Gartenbauausstellung, der Modellbahn-Ausstellungen und der Fahrzeug-Ausstellung der Deutschen Reichsbahn;
abends: feierliche Kongreßeröffnung;

Dienstag, 8. 9. 87
eisenbahntechnische Exkursion in den Südthüringer Raum (Rennsteig);

Mittwoch, 9. 9. 87
ganztägig Möglichkeiten zur Besichtigung der Internationalen Gartenbauausstellung, der Modellbahn-Ausstellungen und der Fahrzeug-Ausstellung der Deutschen Reichsbahn;
geführte Stadtrundfahrten oder Eisenbahntechnische Exkursion ins Schwarzatal zur Oberweißbacher Bergbahn;
abends: Forum der Modelleisenbahner;

Donnerstag, 10. 9. 87
eisenbahntechnische Exkursion in den Südharz mit Fahrt auf der Schmalspurbahn;

Freitag, 11. 9. 87
Exkursion nach Gera mit Besichtigung von Einrichtungen des Städtischen Nahverkehrs oder Fahrt mit der Thüringer Waldbahn mit Depot-Besichtigung;
abends: festlicher Kongreßabschluß;

Ausländische Interessenten für die Teilnahme am MOROP-Kongreß können ab sofort unverbindliche Anmeldeformulare anfordern beim

Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, Generalsekretariat, Simon-Dach-Straße 10, DDR – 1035 Berlin.

Mitglieder des DMV, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich über ihre Arbeitsgemeinschaft an den zuständigen Bezirksvorstand unseres Verbandes.

Rezensionen

Fritz Borchert, Hans-Joachim Kirsche: „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 376 Seiten, 80 Seiten Tabellen und 346 Abbildungen, 39,80 M

Das Buchformat dieser Neuerscheinung, den bekannten transpress-Lok- und Wagen-Archiven entsprechend, und der Buchtitel: „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn" lassen nicht sofort erkennen, was hier von den beiden Autoren mit profihaftem Können und arrangiertem Fleiß über die Zeit- und Technikgeschichte der Triebfahrzeuge der sogenannten „neuen Traktion" ausgesagt wird.
Zwar sind in der Literatur schon des öfteren diesel- und elektrische Triebfahrzeuge der DR qualifiziert beschrieben worden, hier aber wurde diese Materie in die Lokomitivgeschichte der letzten 40 Jahre homogen integriert. Das Werk veranschaulicht auch so ausführlich, was von der Deutschen Reichsbahn und der Schienenfahrzeugindustrie der DDR beim Wechsel von der Dampfzugförderung zur modernen Diesel- und Ellok-Traktion geleistet werden mußte, bis die neuen, technisch weitaus komplizierteren Triebfahrzeuge richtig „bahnfest" waren.
Den nach elektrischen und Dieseltriebfahrzeugen getrennten beiden Hauptteilen des Buches ist eine Zusammenfassung der Geschichte der Triebfahrzeuge der DR über den Zeitabschnitt 1945 bis 1985 vorangestellt, wobei hier insbesondere der Beginn der neuen Etappe in der Zugförderung und die Beschlüsse hinsichtlich Verdieselung bzw. Elektrifizierung unter dem Aspekt der Energieentwicklung dominieren.
In den dann folgenden Abschnitten zum Buchteil elektrische Triebfahrzeuge werden neben den guten Einzelabhandlungen über die jeweiligen Baureihen auch der Ellok-Altbestand, das neue Typenprogramm und die Kinderkrankheiten der Neubaulokomotiven besprochen. Ebenfalls sind vorzufinden Abschnitte über die 16 2/3-Hz-Bahnstromversorgung und das Fahrleitungsnetz sowie über die elektrischen Inselbetriebe der Berliner S-Bahn, der Oberweißbacher Bergbahn und andere.
Ergänzend zu den im zweiten Teil des Buches analog dargestellten Dieseltriebfahrzeug-Baureihen wird über die Anfänge der Diesellok-Ära in Babelsberg und Hennigsdorf berichtet und das ehemals vorgesehene V-Lok-Typenprogramm vorgestellt.
Leider umfaßt der Abschnitt Verbrennungstriebwagen nur die Neubaufahrzeuge und die ehemaligen SVT der DRG.
Das hochinteressante Gesamtbild der VT-Materie sollte deshalb bei einer zu vervollständigenden Nachauflage unbedingt Berücksichtigung finden.
Im Anhang des Buches sind vorzufinden: ein Farbfototeil, die Tabellen mit den technischen Daten und Hauptabmessungen der Triebfahrzeuge sowie insbesondere ein **erstmals** veröffentlichtes Triebfahrzeug-Nummern-Verzeichnis aus dem zu jeder Lokomotive bzw. Triebwagen die Betriebsnummer, der Hersteller, das Baujahr, die Fabrik-Nr. und das Einsatz-Bw mit Stand vom 1. Januar 1984 hervorgehen.
Alles in allem kann den Autoren eine verdienstvolle Arbeit bescheinigt werden, mit der sie ein erstes, bisher nicht existierendes Nachschlagewerk über die Triebfahrzeuge der neuen Traktion geschaffen haben, die seit 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in Betrieb standen bzw. heute ihren Dienst versehen.
Von brennendem Interesse dürfte ein solches Nachschlagewerk sowohl für Eisenbahner als auch Eisenbahnfreunde gleichermaßen sein.
Die bei der Fülle der Themen, Fakten und Daten relativ wenigen festgestellten Fehler schwächen keineswegs die gelungene Arbeit, sie sollten aber hinsichtlich einer exakten Geschichtsschreibung über die Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn bei einer Nachauflage behoben werden.

Wolfgang Petznick

Walter Bernhard: „Brücken gestern und heute", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 184 Seiten, 149 Abbildungen und 70 Zeichnungen, 15,60 M

Wiederum erhielt die TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE Zuwachs. Diesmal geht es um Brücken – aber, und das wird die Freunde der großen und kleinen Eisenbahn ein wenig enttäuschen, nicht nur um Eisenbahnbrücken.
Vielmehr wird hierin die Geschichte aller Brückenarten vorgestellt. Dies ist dem Autor unter Berücksichtigung des zur Verfügung gestandenen Buchumfangs auch gelungen. Neben der Geschichte des Brückenbaues, bei der Brücken aus Holz, Steinbrükken, Stahlbrücken ebenso wie Brücken aus Beton vorgestellt werden, vermittelt ein weiterer Abschnitt einen Überblick über ausgeführte Brückenbauten, die in diesem Rahmen bei weitem nicht vollständig abgehandelt werden konnten.
Interessant ist der Abschnitt „Pioniere des Brückenbaues". Auf nur eineinhalb Seiten wurden hier jene Persönlichkeiten alphabetisch erfaßt, die sich durch ihre Brückenbauten und -konstruktionen verdient gemacht haben. Zu erwähnen sind die umfangreichen Illustrationen, die aufgrund der unterschiedlichen Vorlagen allerdings qualitativ differieren.
Einige Textabschnitte des Buches sind für den uneingeweihten Leser nicht ohne weiteres zu verstehen. Erst nach mehrmaligem Lesen wird klar, was gemeint ist. Andere Teile dagegen sind leicht verständlich abgefaßt.
Das Buch dürfte auch für den Eisenbahn- und Modellbahnfreund interessant sein. Schließlich werden auf Anlagen nicht nur Eisenbahn-, sondern gelegentlich auch Straßenbrücken nachgestaltet.

Wilfried Mengel

Die auf dieser Seite besprochenen Titel wurden bereits vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollten sie vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Vorschau Im Heft 1/87 bringen wir u. a.

Elektrifizierung bis 1990,
Die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn,
Sonderfahrten 1987, / H0 – Bauanleitung 99 211, /
Gartenbahn-Mosaik

modell eisenbahner

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften **grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände** zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes **an das Generalsekretariat** des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schikken.
Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat schikken. Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründung einer Arbeitsgemeinschaft in, Goethestraße 9, Schönebeck, 3300. Vorsitzender: Wolfgang Pinzer.

AG 3/54 Rittersgrün

Die AG sucht für ihr Museum eine Modellbahnanlage etwa 2 m × 4 m mit automatischem Vorführbetrieb und guter Landschaftsgestaltung sowie anderes geeignetes Ausstellungsmaterial. Angebote sind zu richten an: Bernd Kramer, Walter-Ulbricht-Str. 14, Schwarzenberg, 9430.

Tauschmarkt

Am 8. Februar 1987 von 9 bis 13 Uhr im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee 7–9, Berlin 1058. Nur für Mitglieder des DMV. Tischbestellungen sind zu richten (unter Angabe der Mitgliedsnummer) an: Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, Berlin, 1017, Termin: 20. Januar 1987. Tischgebühr: 5,– M. Bezahlung nur an der Kasse.

Ausstellungen

Berlin, 1058 – AG 1/13 „Weinbergsweg"
Vom 7. bis 19. Januar 1987 im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee 7–9. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr.

Bezirksvorstand Berlin
Für die im Herbst 1987 vorgesehene 9. Große Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung aus Anlaß des 750jährigen Bestehens von Berlin ergeht der Aufruf, dem Bezirksvorstand Berlin entsprechende Ausstellungsexponate zur Gestaltung dieser Jubiläumsausstellung zur Verfügung zu stellen. Für eine unverbindliche Anmeldung sind in den nachfolgend aufgeführten Gruppen alle besonders mit der Geschichte und Entwicklung des Verkehrswesens in der Stadt Berlin verbundenen Exponate vorgesehen. Wir sind auch an Anlagen interessiert, die nach einem Vorbild gestaltet sind, und an Dokumentationen über die Entwicklung des Verkehrswesens.

Gruppe A: Modelleisenbahnanlagen und Dioramen.
Gruppe B: Einzelmodelle, Fahrzeuge, Oberbauten, Gebäude, Brücken, technologische Anlagen, Bauabläufe o. ä.
Gruppe C: Vitrinen, Bildtafeln, Fotodokumentationen, historische Eisenbahn-Originalteile sowie weitere passende Exponate.

Für die Anmeldung sind beim Bezirksvorstand Berlin des DMV, Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054, unter Angabe der jeweiligen Gruppe für das anzumeldende Exponat je ein Meldebogen abzufordern, vollständig auszufüllen und bis zum 31. März 1987 unwiderruflich an den Bezirksvorstand Berlin zurückzusenden. Über die Annahme der Exponate erhält jeder Anmelder nach Entscheidung der Ausstellungskommission Bescheid. Bei Anlagen und Großmodellen ist der Eigentransport erforderlich. Bei der Meldung von Betriebsanlagen muß die ständige Betreuung der Anlage, ggf. mit Unterstützung des Bezirksvorstandes Berlin, gesichert sein.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Ehrennadel des DMV in Gold und Ehrenmitgliedschaft
Karlheinz Rost, Berlin
Erhard Schalow, Zeuthen

Ehrennadel des DMV in Silber
Siegfried Neumann, Zittau

Ehrennadel für Verdienste im sozialistischen Bildungswesen
Torsten Rothenburg, Ilmenau
Hermann Holländer, Zerbst
Frank Meißner, Schwerin
Otto Voigt, Berlin
Bernhard Kuhn, Crinitz
Hansotto Voigt, Dresden

Wer hat – wer braucht?

12/1 Biete: „Baureihe 44"; „Die Überschienung der Alpen"; ETA 177; E 44; E 11; Suche: Rollwagen; Gehäuse BR 84; BR 84; 4achs. Güterwagen in $H0_e$.

12/2 Biete: H0, BR 91; BR E 110 DB (Eigenbau); Bausätze Pferdewagen; in N: zwei BR 65; BR 55; BR 118; Rangierlok (Diesel), Triebwagen mit 2 Beiwagen; div. Wagen (z. B. Tieflader, D-Zug- und Doppelstockwagen); „Modellbahn-Bauten"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Baureihe 91"; „Endstation Oberrittersgrün"; Fotoserien: Dampfloks Serie 50; Die Bäderbahn – 148. Suche: H0, BR 84; EDK; Modellautos; BR 18; 38; 60; 61; $H0_e$-Triebfahrzeug; Rollwagen.

12/3 Suche: 4 Einholmstromabnehmer in TT und Poster der Lok 212 001.

12/4 Biete: H0, BR 23; 24; 50; 52; 55; 75; 89 sächs.; 80 alt; 81 alt; 86; BR 118; 120; 130, in $H0_e$ Zweiachser „technomodell"; Kleinserien H0, $H0_e$; $H0_m$; Modellautos und Zubehör; Einzelhefte „modelleisenbahner" 1955–1961; Eisenbahnliteratur von transpress; Drehscheibe in Nenngr. N. Suche: H0, BR 84; 38; 42; 58; 50 PIKO m. Tenderantrieb; BR 62 Bergfelde; BR 65 PIKO, BR 93; 94; 95; 98; Tender BR 42, 50, 23, SKL-Antrieb, E 18, 44, 94 Rehse; E 63; E 11; E 42; BR 211 PIKO; VT 135 DRG, VT 137 DRG; Bci 4VT 33 PIKO; ETA alle Ausführungen mit Antrieb; $H0_e$-Material HERR: BR 99, Personen-, Roll-, Güterwagen; $H0_e$-Vierachser „technomodell"; Wagen in H0; Modellautos u. Zubehör; Eisenbahnliteratur; „modelleisenbahner" 1952, 1953, 1956 und Sonderhefte. Nur Tausch oder Ankauf.

12/5 Biete: Radsatz 2 C, Maßstab 1:10 geeignet für Gartenbahn.

12/6 Biete: Schmalspur-Dia-Serien. Suche: Bock- oder Portalkran in H0.

12/7 Biete: „Das Signal" 21/1967; Eisenbahnkalender 1984, 1985; „Diesellok-Archiv" (Ausgabe 1970); „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; „75 Jahre Straßenbahn Plauen"; „100 Jahre Straßenbahn Magdeburg"; „75 Jahre Straßenbahn Cottbus; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; „Links und rechts der kleinen Bahnen". Suche: „Das Signal" 17, 23, 25; „Modellbahnpraxis" 3–5, 11, 14; „modelleisenbahner" bis 1970; „Baureihe 44"; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1964; „Die Spreewaldbahn"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Das Wilsdrufer Schmalspurnetz"; Broschüre über „IK und IV K".

12/8 Biete: Eisenbahnfotos u. -Dias; Eisenbahnkalender 1979, 1980–1982; „Dampflok-Archiv" 4 (1. Aufl.); „Eisenbahn-Jahrbuch" 1985; in H0: 2achs. sächs. Abteilwg o. Bremserhaus; Lokschilder; Zement-; Klappdeckelwagen; Gehäuse BR 50 mattschwarz, BR 106; E 69 rot; NOHAB-Lok (leicht besch.); Schürgerätestender; 4 Paar „Pilz"-Weichenantriebe; in N: BR 173; Bw- u. Rbd-Schilder; „modelleisenbahner" 2,4,8–12/1985, 1,2/1986. Suche: Eisenbahn-Jahrbücher 1963–1982, 1984; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Bahnland DDR"; „Dampfloksonderbauten" „Kleinlokomotiven und die BR V 15"; „Dampflok-Archiv" 1,2, „Bauten auf Modellbahn-Anlagen" u. a. Modellbahnliteratur; „Modellbahnpraxis" 1–15; in H0, TT u. N: Straßenfahrzeuge aller Art u. Hersteller; Schmalspurmaterial in $H0_e$ (HERR); in H0: SKL; ETA 177, Gehäuse 118 rot m. zwei Zierstreifen; Dietzel-Güterwagen; BR 03 (Schicht); 23, 24, 81; in N: BR 55 DR.

12/9 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1976"; Eisenbahnkalender 1974, 1981–1983, 1985–1987; „Das Signal" 18, 35; Bausätze: SKL; Pferdefuhrwerke; Laas-Einheit; Schürgerätestender; Draisine; Rollböcke u. Rollbockumsetzanlage $H0_m$; in H0: Pwg 88; Pwi 32; in TT: Wagen aller Art u. a. ZEUKE D-Zug-Wagen; Gehäuse T 334 grün; Armeefahrzeuge 1:87; „modelleisenbahner" 1967–1985; Einzelhefte sowie 1974 kompl.; Postkartenserie BR 38 der 60er Jahre, „BR 91.19". Suche: alt. TT-Güterwagen; E 70; E 18; „Modellbahnpraxis"; „modelleisenbahner" bis 1957, 1964 außer 5,9; 3,4,6,8,10,12/1965; 1–7/1966; 1969 außer 3,11,12; „Triebwagen-", „Reisezugwagen-", „Dieselok-Archiv"; Modellbahnbücherei 2, 6,7, Modellbahnkalender vor 1974 sowie 1975, 1976.

Allen Mitgliedern unseres Verbandes, ihren Angehörigen und den Lesern der Zeitschrift ein frohes Weihnachtsfest sowie ein gesundes und zugleich erfolgreiches 1987!

Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR
und Redaktion „modelleisenbahner"

12/10 Biete: „Eisenbahnsignal A–Z"; Maßzeichnungen (Maßstab 1:43,5): BR 103 015 (V 36); BR 100 113 (Kö); BR 99 4511 (Ursprungsausf.); 99 4603; 99 3352; 10 PS-Kleindiesellok. Suche: „Die Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn".

12/11 Biete: H0, BR 66. Suche: H0, BR 80 (Heusingersteuerung).

12/12 Biete: H0, Loks u. Wagen, Straßenfahrzeuge; Dias der ehem. Franzburger Kreisbahn; „modelleisenbahner" Jahrg. 1978, 1979; Einzelhefte „Das Signal"; „Schienenfahrzeuge"; „Die Werkstatt"; Ersatzteile. Suche: H0, BR 38, 42, 44, 57, 58, 74, 78, 80, 84, 91, 93, 94, 89, T3, SKL, ETA, Kö 101, Mitteleinstiegwg, Schotterwagen, preuß. Abteilwagen, Gehäuse BR 84; in $H0_e$: Loks u. Wagen, sächs. IV K; Schmalspurtransportwagen, alt. Straßenfahrzeuge u. Zubehör sowie Elastic-Gleismaterial, Rheingold-Wagen, „modelleisenbahner" vor 1975.

12/13 Biete: H0, Fahrzeugsammlung (Triebfahrzeuge, Wagen, Straßenfahrzeuge). Suche: Fahrzeuge in N.

12/14 Biete: „modelleisenbahner" 1/1974, 9/1977, 10/1978, 5/1981, 7/1982. Suche: „modelleisenbahner" 3–5/1973; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn".

12/15 Biete: „S' Meißner Bimmelbahnel" 2. Aufl.; „Die sächs. VIK"; „Die sächs. IIK alt, IIIK und VK"; „Endstation Oberrittersgrün" 2. Aufl. Suche: Broschüren: „Taubenheim – Dürrhennersdorf"; „Oschatz – Strehla" 2. Aufl.; „Die Mülsengrundbahn Mosel – Ortmannsdorf" sowie Fotos Schönheide Süd (Wilzschhaus) – Carlsfeld.

12/16 Biete: H0, BR 01; 24; 41; 55, 64, 66; 75, 86; 89; 91 (SNCF, Hruska); 106; VT 70; BR 150; E 63; E 69; in TT: BR 35; 56 81; 86; 92; Pilz-Gleis in H0.

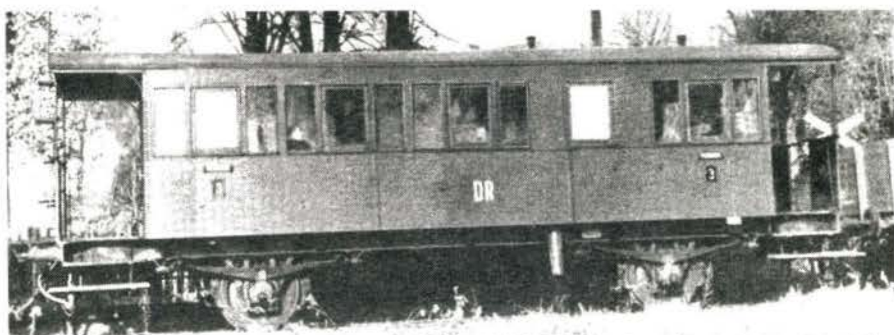
12/17 Biete: Signallampe der Kgl. Sächs. Staatsbahn; versch. Wagenschilder bis 1942; Owala (Petroleum); Datumdrucker für Fahrkarten (ca. 1930); „Die Windbergbahn"; „Links und rechts der kleinen Bahnen". Suche: BR 01 von Stadtilm; Doppelstockwg. u. a. Material in Nenngr. 0; Kleinserienmodelle u. a. Umlaufschürze, SKL, Laas, Benzoltriebwagen, Schürgerätehalter u. a.; „Dampfloksonderbauarten"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Triebwagen-Archiv".

12/18 Biete: H0, plastische Figuren (Metallspritzguß) unbemalt. Suche: $H0_e$-Material.

12/19 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn". Suche: VT 137 zwei- od. dreiteil. in rot/elfenb. od. violett/beige.

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

Modellvorschlag: Ci Pr 98



1 Das Vorbild des Ci Pr 98; diese Aufnahme aus dem Jahre 1955 war übrigens Originalvorlage für das Gebert-Modell

Vor nahezu 30 Jahren tauchte auf dem Modellbahnmarkt unseres Landes das H0-Modell des Ci Pr 98 auf. Hersteller war damals die Firma G. Gebert, Altlandsberg. Für damalige Verhältnisse imponierte das plastegespritzte Modell. Vergleicht man es jedoch mit heutigen Modellen, so paßt der Ci Pr 98 allenfalls bei Sammlern in die Vitrine.

Mit etwas Mühe, Geschick und einigen Zurüstteilen kann jedoch daraus ein „flottes Wägelchen" entstehen, das im Zugverband mit modernen Modellen durchaus bestehen dürfte.

Man beginnt wie immer mit der völligen Demontage des Gebert-Modells. Aber Vorsicht! Wir benötigen lediglich das Gehäuse und die Bodenplatte. Da die Qualität des gespritzten Gehäuses verständlicherweise zu wünschen übrig läßt, empfiehlt es sich, sämtliche Fensteröffnungen mit einer feinen Schlüsselfeile nachzuarbeiten. Außerdem müssen alle Lüfterimitationen auf dem Dach bis auf die Sockel entfernt werden. Diese erhalten dann wiederum eine 1-mm-Bohrung für die Aufnahme der Grove-Lüfter (Zurüstteile der AG 3/42 Marienberg). Falls man nicht auf die Lampenhutzen der PIKO-G 8[1] (KPEV) zurückgreifen kann, sind diese selbst zu fertigen (siehe Zeichnung). Die Lampenhutzen müssen auf dem Dach mittig über den großen Fenstern angebracht werden. Danach wären nur noch Griffstangen und Dachstützen zu montieren. Natürlich wirken die am Gehäuse erhabenen Schilder wie „Raucher", „Nichtraucher", die Wagenklasse- und Zuglaufschilder nicht so gut und sollten deshalb abgeschabt sowie u. a. durch Fotoabzüge ersetzt werden.

Ferner sind die Plattformen (an der Bodenplatte) entsprechend Zeichnung abzusagen

und in die Bodenplatte selbst Nuten für die Aufnahme normaler PIKO-Achslagerbrücken zu feilen. Soweit vorhanden, kann dann die Bodenplatte auch mit folgenden Zurüstteilen vervollständigt werden:
Gaskessel und Fallrohr mit Saughaube (Kleinteile AG 3/42)
Rahmenimitation, Bremsgestänge (vom Kesselwagen (VEB PREFO).
Hat man die Achslagerbrücken eingesetzt und befestigt – kleben oder mit M2-Schrauben und Muttern – so sind die eigentlichen Vorbereitungsarbeiten an der Bodenplatte beendet. Übrigens sollten hier Speichenradsätze verwendet werden.
Die Kopfstücke mit den Trittbrettern sowie Bühnengeländern stammen vom BC 4 i Pr 23, dem H0-Modell des Langenschwalbachers (aus dem VEB PREFO) mit zwei offenen Bühnen. Bekanntlich hat es diese Version beim Vorbild nicht gegeben. Auf einer Seite ist die Handbremsen-Imitation zu entfernen. Daraufhin werden die Dachsäulen gekürzt. Jetzt nicht vergessen, die Schlußscheibenhalter anzubringen! Die Kupplungshalter befestigt man mit Zweikomponentenkleber an den Kopfstücken. Des weiteren sind die dort befindlichen Bühnengeländer der Übergangssicherungen anzubringen.
Ob man das Modell mit Stangen- (PIKO) oder Korbpuffern (AG 3/42) ausrüstet, bleibt dem Modellbauer selbst überlassen. Als letzte Teile müssen dann nur noch am Fahrgestell die Achslagerblenden und Bremsattrappen montiert werden. Hierfür eignen sich hervorragend die Zurüstteile vom ETA (AG 3/42)! Die Bremsbacken hingegen stammen von einem alten Fahrgestell aus der Bastelkiste.
Für die Inneneinrichtung greifen wir auf die des PREFO-Modells Ci – 33a zurück. Allerdings muß sie auf das neue Maß zusammengeschnitten werden. Da aber diese bei Verwendung einer Gewichtspalette ca 1,5 mm zu hoch liegen würde, reicht es aus, selbstgegossene Bleistücke unter die Sitze zu kleben. Das Fensterband wird mit Cellon hinterlegt; oder man setzt einzelne Cellonstückchen in die Fenster ein. Und damit könnten wir den Wagen wieder zusammensetzen.

2 und 3 Seiten- und Stirnansicht des Vorbildes, wiedergegeben im Maßstab 1:87
3 Zeichnerische Darstellung der Innenraumaufteilung, Anordnung der Lampen und Grove-Luftsauger
Foto: K. Brust, Dresden; Zeichnungen: Verfasser

2

3785 1050
650 1750 6000 1750 650
10800

3

Raucher Nichtraucher
2275 3050
8000
⊙ Grove-Luftsauger
⊕ Lampe

4

Bodenplatte (▨ entfernen)

4x ø 0,4

2x, 1 breit 0,4 dick

5x 4x

Bodenplatte BC4i Pr23

* Aussparung für Achslagerbrücken



mosaik

Wir stellen vor:

Neue PREFO- und VERO-Modelle

Die Messe-Neuheiten dieser beiden Modellbahnhersteller wurden von uns schon im Heft 10 beschrieben. Diesmal dominierten Neuentwicklungen für die Nenngröße H0. Wobei die beiden Privatgüterwagen „Weißpflog Chemnitz" und „Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft" (Abb. 2 und 3) sowohl Sammler als auch Liebhaber der Länderbahnzeit begeistern dürften. Im übrigen sprechen die neuentwickelten Kesselwagen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für sich ...
Der VERO-Bausatz „Kirche" (Abb. 1) schließt eine Lücke im Modellangebot. Und bestimmt wird das 180 mm × 130 mm × 295 mm große Gebäude im Maßstab 1:87 auf Heim- und vor allem Gemeinschaftsanlagen zu sehen sein. Die VERO-Tankanlage (Abb 4) hingegen ist der Nenngröße TT vorbehalten. Damit läßt sich u. a. das Thema Industrieanschluß darstellen.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig (2 und 3)
Albrecht, Oschatz (1 und 4)

1



2



3



4



Bodenplatte und Gehäuse sind mit Plastekleber zu vereinen. Das Modell ist wie folgt zu lackieren:

Untergestell	schwarz
Wagenkasten	grün (Farbtöne je nach Epoche)
Deckleisten	schwarz (Epoche 2)
Dach	grau oder schwarz
Fensterrahmen	holzfarben, auch grün möglich.

Die Beschreibung richtet sich ebenfalls nach der Epoche, allerdings trugen die Wagen niemals Computer-Nummern.

6



6 Das H0-Modell des Ci Pr 98 in DRG-Ausführung

Foto: A. Stirl, Berlin

Und nochmals ein Motiv der gelungenen H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/55, die wir im Heft 10/1986 vorgestellt haben. Unser Motiv: Die 211 035-1 mit dem Städte-Schnellverkehr unterwegs auf der Hauptbahn, im Hintergrund nähert sich ein Triebwagen der BR 185 dem Haltepunkt Mühlbach.
Foto: Albrecht, Oschatz

